Nº 117 II JULIO 2024

motos 2000

PRUEBA
ZONTES S350

CONTACTO
HONDA CB650R Y CBR650R
OLVÍDATE DEL EMBRAGUE

SÚPER GUIA PRECIOS 2024
MÁS DE 700 MODELOS EN DETALLE

GRUPO V
001117
8 413042 570561
2,99€

CONTACTO
VOGE 900 DSX
VALOR EMERGENTE

CONTACTO
KOVE 450 RALLY
CREADA PARA LA DIVERSION

PRUEBA
SUZUKI GSX-8S
MI JUGUETE FAVORITO

PRUEBA
HONDA TRANSALP 750
AMPLIANDO LA LEYENDA

PRUEBA
ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650
NAKED SPORT CUSTOM

PRUEBA
TRIUMPH TIGER 850 SPORT
PARA TODO EL MUNDO

lanzarotecaliente.com

4 AÑOS
DE GARANTÍA
DE FÁBRICA Y SIN LÍMITE DE KILOMETRAJE
TIGER
900 RALLY PRO
SOLICITA TU OFERTA
EN EL CONCESIONARIO
TIGER
LLEGA MÁS ALLÁ
La nueva Tiger 900 Rally Pro vuelve a subir el listón entre las trail de media cilindrada. Con sus 108 CV de potencia y unos componentes al más alto nivel, ofrece a todos los motoristas una combinación inigualable de prestaciones, capacidades, confort y actitud. Todo de serie.
Descubre toda la gama Tiger 900: GT, GT Pro y Rally Pro. **Desde 14.195 €**
Reserva YA tu Prueba de Conducción en triumphmotorcycles.es
TRIUMPH
FOR THE RIDE
(La imagen promocional muestra la motocicleta con neumáticos homologados para off-road no incluidos el precio de serie)

SUMARIO

nº 117 • Julio 2024

CONTACTO 16
HONDA CB 650R Y CBR 650R

La nueva generación de modelos de gama media de Honda llegan con una novedad técnica en su equipamiento: el nuevo embrague E-Clutch. Gracias a él su conducción es, a priori, más fácil y relajada al no tener que estar pendiente del embrague en ningún momento, ¡Ni siquiera al engranar la primera marcha! Te contamos cómo va.

04. **SUPERMOTO** BMW R20 CONCEPT
08. **CONTACTO** KOVE 450 RALLY
16. **CONTACTO** HONDA CB 650R Y CBR 650R
24. **CONTACTO** VOGE 900 DSX
30. **CONTACTO** MORBIDELLI C1002V
34. **PRUEBA** ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650

38. **PRUEBA** ZONTES S350
42. **PRUEBA** HONDA XL750 TRANSALP
48. **RUTAS** BMW PUNTAPUNTA ‘24
52. **ACTUALIDAD** VISITA A FÁBRICA MICHELIN EN LASARTE
56. **TRIUMPH** TIGER 850 SPORT

24 CONTACTO
VOGE 900 DSX

Ya hemos podido probar una de las grandes novedades del segmento para este año, y la conclusión ha sido clara: viene a por todas. Motor cumplidor, buenos componentes y, sobre todo, un equipamiento de primerísima línea. Y todo ello a un precio de derribo. Por algo ha sido hace un par de meses el modelo más vendido en nuestro mercado.

62. **PRUEBA** SUZUKI GSX-8S
68. **PRUEBA** YAMAHA TÉNÉRÉ 700 EXTREME
76. **GUÍA DE PRECIOS**
82. **ÚLTIMA CURVA**

48 RUTAS
BMW PUNTAPUNTA ‘24

Es el evento más esperado del año por todos los aficionados moteros, sean ‘bemeuvistas’ o no. Las inscripciones han disminuido su número a 700 y las etapas han sido un poco más cortas. Aún así, la XI Edición ha sido un éxito rotundo y un verdadero placer para los sentidos.

CARTA DEL DIRECTOR

Nueva normativa para motos

Hola, ¿Cómo estás? Hoy quiero aprovechar para informarte de una de las nuevas normativas que la DGT está planeando implantar dentro de poco tiempo. Si eres de los que circulan en moto por la ciudad y aledaños seguro que (al igual que muchos otros usuarios, incluido yo) también usas los arcenes de las vías rápidas de circunvalación para poder avanzar con algo más de agilidad en circunstancias de tráfico lento o detenido. Debes saber que actualmente esta acción no está permitida y puede ser causa de una denuncia junto a sanción económica, si te pilla la autoridad pertinente. Pues bien, entre algunos de los sinsentidos que habitualmente se expresan para intentar acorralar a los usuarios de moto parece que hay algo bueno, ya que en breve podremos disfrutar del beneplácito de usar el arcén de la derecha en todo tipo de vías para circular con atascos y retenciones aunque, obviamente, bajo condiciones determinadas. La principal es que no se superen los 30 km/h de velocidad máxima cuando se haga. Además ha de respetarse la prioridad de paso de vehículos obligados ya por norma a circular por el arcén (como bicicletas o vehículos agrarios), y en casos de emergencias, como la presencia de ambulancia o grúa, los motociclistas deben ceder el paso y actuar con precaución. Recuerda: siempre atento a lo que hacen los demás, sin arriesgar tu vida. Que disfrutes. **Alejandro Méndez**

BMW R20 CONCEPT

Estrella de concurso

Existen pocos lugares tan especiales como el Lago di Como, al norte de Italia, para presentar una restauración, un nuevo modelo o un prototipo. BMW, que lleva más de dos décadas dando su firme apoyo al evento que allí se celebra, parece haberlo hecho "casi" todo a la vez con su último experimento.

POR **JOSÉ ARMANDO GÓMEZ** · FOTOS **BMW MOTORRAD**

Y digo "casi" porque la moto que traemos este mes a nuestra sección más exclusiva ni es un *restmod*, ni un nuevo modelo (al menos, por ahora). Se trata de un concept aunque no uno cualquiera.

Esta sugerente R20 presenta un estilo neo retro que se inspira en muchas de las preparaciones que se hacen sobre modelos clásicos de la marca como, por ejemplo, las R30 y R45. De hecho, incluso ha recuperado el icónico tono de color *hotter than Pink* de los años '70, que protagoniza el rediseñado depósito de combustible de aluminio. Esta pieza atrae todas las miradas y pone la nota de color a un conjunto en el que predomina el negro, con detalles metálicos como las tapas de las culatas de aluminio pulido y anodizado, el tapón del depósito de combustible y los conos de admisión de aire, así como el puntal Paralever, el sistema de reposapiés y las pinzas de freno ISR, acabadas en *gunmetal*. En el frontal luce una óptica LED que adopta la forma de un anillo de aluminio impreso en 3D con luz diurna integrada. El faro trasero se ha integrado perfectamente en el asiento monoplaza, revestido en Alcántara acolchado negro y cuero de grano fino; un conjunto reducido a la mínima expresión. El diseño combina músculo y minimalismo con un resultado brutal desde un punto de vista estético.

MÁS MOTOR

Pero no es únicamente un escultural ejercicio de estilo. La R20 vuelve a poner al motor Big Boxer refrigerado por aire y aceite como elemento central, no solo otorgándole el evidente protagonismo geométrico, sino también un interesante protagonismo técnico en el que nos gusta ima- →

El depósito va pintado en el icónico color *hotter than Pink*, de los años '70

El Big Boxer aumenta su cilindrada hasta los 2.000 cc

El faro LED adopta la forma de un anillo de aluminio impreso en 3D con la luz diurna integrada.

El desarrollo de nuevas tapas de culata, cardán y radiador le dan un nuevo y elegante remate inferior a la mecánica.

El tapón del depósito es uno de los elementos en acabado metálico (*gunmetal*), repartidos por todo el conjunto.

EL LAGO DE LAS MARAVILLAS

El Concorso d'Eleganza Villa d'Este es uno de los eventos más glamurosos y sofisticados del mundo. Se celebra desde 1929 a orillas del Lago di Como, en la región de Lombardía, en el norte de Italia, casi en la frontera con Suiza. Desde sus inicios se convirtió en una de las citas ineludibles para la exhibición de los coches y motos más exclusivos del mundo. En 1999 BMW asumió su organización y, desde entonces, ha aprovechado el evento para mostrar algunos de sus prototipos más espectaculares de dos y de cuatro ruedas.

FICHA TÉCNICA | BMW R20 CONCEPT

Motor	2 cilindros bóxer
Cilindrada	2.000 cc.
Potencia	n.d.
Par*	n.d.
Limitable	No
Nº marchas	6
Velocidad máxima	+ 200 km/h
Chasis	Tubular de acero al cromo-molibdeno
Suspensión delantera	Horquilla Öhlins
Suspensión trasera	BMW Paralever con amortiguador Öhlins
Freno delantero	Doble disco con pinzas ISR de seis pistones
Freno trasero	Disco con piza ISR de cuatro pistones
Neumático delantero	120/70 - 17 Metzeler Sportec M9 RR
Neumático trasero	200/55 - 17 Metzeler Sportec M9 RR
Distancia entre ejes	1.550 mm
Altura asiento	n.d.
Peso declarado	n.d.
PVP	n.d.

El BMW Paralever se ha modificado y luce un doble brazo basculante de acero al Cr-Mo con montante de aluminio.

El discreto faro trasero se ha integrado en el asiento monoplaza, de forma muy elegante y atractiva.

El cuadro de mandos es una pantalla horizontal con la información y funciones, al estilo del CE 02.

SI BMW PLANEA ALGO ASÍ PARA LLEVAR A LA CALLE, SIN DUDA TENDRÁ MUCHOS ADMIRADORES

ginar una futura evolución para modelos de calle. La cilindrada se ha revisado, aumentando hasta los de 2.000 cc, con el desarrollo de nuevas tapas de culata, cardán y radiador, con el fin de ocultar parcialmente los conductos de aceite. También se puede apreciar un nuevo sistema de escape 2-2 en forma de megáfono que hará "cantar" al Big Boxer hasta poner el vello de punta.

En la parte ciclo se aprecia un chasis completamente rediseñado con un bastidor principal negro fabricado con tubos de acero al cromo-molibdeno. La llanta delantera de radios y 17" monta neumático 120/70, mientras que la trasera, también de 17", es prácticamente maciza y monta un neumático 200/55. También se vislumbra una interesante evolución del conocido sistema de suspensión trasera de la marca, el BMW Paralever, transpuesto a una nueva variante de dos brazos, en la que el basculante es de acero al cromo-molibdeno y el montante Paralever, de aluminio. Los dos soportes del eje trasero de aluminio fresado también han recibido una atención especial. El eje de transmisión expuesto, tomado conceptualmente de la R18, se ha acortado para adaptarse a la arquitectura *roadster*. Delante y detrás se utilizan componentes de suspensión Öhlins Blackline totalmente ajustables. La geometría básica de la moto presenta una inclinación de 62,5° y una distancia entre ejes de 1.550 mm. Las pinzas de freno ISR de anclaje radial delante y detrás se encargan de la frenada, con seis pistones por pinza delante y cuatro pistones por pinza detrás.

En definitiva, un exquisito trabajo del departamento de diseño de BMW que, esperemos, vaya más allá del desfile del Concorso d'Eleganza Villa d'Este y acabe rodando por la calle, si no al completo, al menos con algunas de sus ideas. ■

NACIDA PARA ASOMBRAR

ELIMINATOR 500

ELIMINATOR 500

NEW White Edition

A2 APTA

Good Times 3

TE AHORRAS HASTA

1.081€

3 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDOS

SEGURO **GRATIS** PRIMER AÑO

Síguenos en:

/kawasakispain /kawasaki_espana /kawasaki_espana /kawasaki_espana

MOTUL

Esta oferta es sólo para particulares, no se aplicará a empresas con flota de vehículos. Conduce siempre con responsabilidad, dentro del límite de tus habilidades, tu experiencia y tu moto. Usa un casco homologado y ropa protectora.

Kawasaki

Let the Good Times Roll

KOVE 450 RALLY

Nacida para jugar

La firma china Kove abre brecha en nuestro mercado de manera bastante insólita, presentando una rally réplica, derivada del modelo que ha participado en las dos últimas ediciones del Dakar, y atacando un segmento cercano, diríamos, al trail enduro aunque con características propias. A juzgar por lo tremendamente divertida que es la moto, su competitivo precio, y la buena acogida de la que está disfrutando, no dudamos que viene para quedarse... y ganarse el beneplácito de los usuarios más juguetones.

POR **CARLOS LARRETA** • FOTOS **KOVE MOTO**

FICHA TÉCNICA | KOVE 450 RALLY

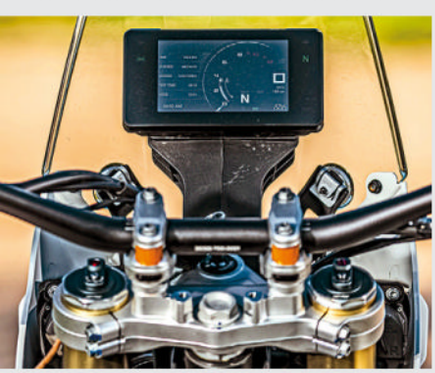
Motor	Monocilíndrico, DOHC 4v. Refrig. líquida
Cilindrada	449 cc
Potencia	42 CV a 8.500 rpm
Par	35 Nm a 6.500 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6
Vel. máxima	170 km/h
Chasis	Doble cuna en acero. Subchasis de aluminio, desmontable
Suspensión delantera	Horquilla invertida Yu An de 49 mm, multirregulable. Rec. 305/260 mm
Suspensión trasera	Amortiguador Yu An de botella separada, multirregulable. Rec. 300/250 mm
Freno delantero	Disco de 280 mm, pinza Taisko de 2 pistones, ABS desconectable
Freno trasero	Disco de 240 mm, pinza Taisko de 1 pistón, ABS desconectable
Neumático delantero	90/90 - 21
Neumático trasero	140/80 - 18
Distancia entre ejes	1.370 mm
Altura asiento	960/910 mm
Peso declarado	155 kg (llena, con el 80% de gasolina)
Capacidad depósito	28 litros (14 en los depósitos delanteros, 14 en el trasero)
Consumo	n.d.
PVP	9.499 €

VALORACIÓN | KOVE 450 RALLY

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★★☆

Mandos cómodos y sencillos, con fácil configuración del ABS. Los puños van afianzados mediante aros.

No faltan pequeños detalles de equipamiento, como la toma USB ubicada delante del manillar.



La instrumentación, de diseño austero y sin complicaciones, ocupa una posición relativamente elevada.

La Kove 450 permite un uso más polivalente que el de una mera moto de rally

Kove es el nombre comercial de la empresa Colove, perteneciente al grupo Tibet New Summit Motor Co. y cuyos productos importa en España y Portugal Motos Bordoy, que organizaba una presentación oficial de esta nueva montura en el espléndido marco de la finca Les Comes, propiedad del que fuera Campeón de España de Enduro Pep Vila, enclavada en la localidad barcelonesa de Suria.

El mismísimo escenario de una de las carreras de *cross country* más multitudinarias de cuantas se celebran en nuestro país, el EnduRoc, nos iba a servir pues para tomar contacto con esta singular monocilíndrica "cuatro y medio", de la que sus progenitores afirman es, ante todo, una moto polivalente, ni tan radical como una enduro, ni tan pesada como una trail, ni, desde luego, pensada para pilotos profesionales, y que se pone a la venta con tres años de garantía.

El desarrollo de la 450 Rally se ha abordado de una manera muy ecléctica, solicitándose los servicios de escogidísimos proveedores, que no se han limitado a suministrar componentes ya existentes en el mercado, sino que han colaborado estrechamente con los técnicos de Colove, siguiendo sus particulares directrices, hasta crear diseños específicos y lograr el resultado apetecido. Es el caso, por ejemplo, del motor –de origen Zongshen–, los frenos –Taisko–; el sistema ABS –Saifu–, y las suspensiones, que proceden de Yuan Absorber, →

La potencia sin excesos ayuda a derrapar despreocupadamente, sin miedo al desastre

Ha llegado tu momento Ducati.

Ha llegado el momento de cumplir tu sueño, de emocionarte, de convertir cada viaje en un espectáculo. Sí, ha llegado tu momento de pilotar la Ducati Multistrada V4 S. La fusión perfecta entre el confort, la potencia del motor Granturismo v4 de 170cv y la tecnología más innovadora. Con sus 5 modos de conducción vivirás la emoción de desafiar cualquier carretera.

Además, con Ducati Active tendrás la máxima flexibilidad. Podrás disfrutar de tu moto el tiempo que quieras, durante un mínimo de 2 años y un máximo de 5. Y, cuando acabe el contrato, puedes renovar el contrato y cambiar tu Multistrada V4 S por otra nueva, quedártela pagando o refinanciando el valor mínimo garantizado o devolverla y terminar el contrato. Ha llegado tu momento Ducati.

Garantía de 4 años con kilometraje ilimitado en toda la familia MTS.

*Oferta para una Ducati Multistrada V4 S Essential Ducati Red. **PVP recomendado en Península y Baleares de 25.090,00 €. Importe total del crédito: 18.800,89€. Comisión de apertura al contado: 658,03€. Importe total adeudado: 21.838,07€. Precio total a plazos: 28.127,17€. TAE: 6,64%. TIN: 4,95%.** Sistema de amortización francés. Intereses: 2.379,14€. Coste total del crédito. 3.037,17€. Oferta válida hasta el 31/07/2024 para clientes particulares calculada a 10.000km anuales y ofrecida por Ducati Financial Services, marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. Avda. Bruselas, 34 - 28108 Alcobendas. Reg. Mercantil de Madrid. Tomo 16828, Sección 8, Folio 184, Hoja M-287573, Inscrita con el nº 1480 del Reg. Especial del Banco de España - CIF. W-00427411.

Reacciones siempre muy nobles y excelente manejabilidad. Bravo por ese ligerísimo chasis.

primer fabricante chino de elementos de amortiguación para moto y coche, con el que se lleva trabajando ya desde hace tres años. Incluso el chasis, un doble cuna en acero que, por cierto, no llega a los diez kilos, se ha servido a la carta, atendiendo las particulares exigencias de la marca en cuanto a calidades y peso.

Se comercializan dos versiones de la misma moto, con diferentes alturas de asiento, pero también con distintos recorridos de suspensión e incluso amortiguador, latiguillos, y pata de cabra específicos para cada una. Nosotros probamos la variante más alta, cuya fenomenal horquilla Yuan multirregulable, con barras de 49 mm, doble cartucho, y realizada en una muy ligera aleación de aluminio y magnesio, ofrece 305 mm, frente a los 300 de la variante baja.

Para el sencillo propulsor de 449 cc, que cuenta con doble sistema de refrigeración de agua y aceite, no hay otros controles que el de la propia mano derecha, más que suficiente, habida cuenta de la potencia disponible –42 CV–, pero sí se puede gestionar electrónicamente el funcionamiento del ABS, que permite ser desactivado, y de manera bien sencilla, total o parcialmente. Si esos 42 CV no parecen suficientes, existe la opción de adquirir un kit que, por algo menos de mil euros, eleva la cifra de potencia máxima hasta los 50 y que incluye caja del filtro, filtro de espuma, ECU, y escape, elementos todos ellos que forman parte de la dotación de serie del modelo Factory, más cercano a las unidades que han disputado el Dakar pero que carece de la correspondiente homologación para poder ser matriculado. También está disponible una segunda posibilidad de mejora (“Factory Full”, 7.000 €) que al mencionado kit añade un pack compuesto por torreta de carbono, elementos de carrocería más largos, amortiguador de dirección, puños y neumáticos específicos, etc., convirtiendo a la moto en prácticamente la versión de competición, pero sin que ello signifique tener que renunciar a matricularla.

DIVERSIÓN CONTROLADA

La Kove es estrechísima, como cualquier moto de enduro, pero una moto de enduro que en ningún caso se te va a quedar pequeña. Los estribos presentan unas considerables dimensiones y, por tamaño y agarre, resultan perfectos para la con- →

EQUIPAMIENTO
CASCO **ARAI MX-V**
GAFAS **O´NEAL CRANK**
CHAQUETA **LEATT GPX 5.5 ENDURO**
GUANTES **SHOT RACE**
CAMISETA **KOVE**
PANTALONES **ALPINESTARS SUPERTECH**
Bbotas **SIDI CROSSFIRE 3 SRS**

Estrecha casi como una enduro, la 450 Rally brinda una posición de conducción perfecta en campo

SILENCE O

LA CIUDAD EN MODO ON

TU **S01** POR 3.200€ **+3 AÑOS DE ENERGÍA INCLUIDA**

silence.eco

existen dos versiones de la moto, con distinto recorrido de suspensión y altura de asiento

ducción off-road. El manillar, las manetas, la palanca de cambios –con puntera metálica retráctil– y el pedal de freno, también se hallan verdaderamente 'en su punto´, de modo que cuando echas mano de ellos crees estar subido en tu moto de toda la vida. Esto, sumado al hecho de que la respuesta motriz resulta equilibrada y fácil de gestionar, conlleva una inmediata adaptación por parte del piloto. Al poco rato de estar jugando –montando– con ella, también comprobarás que cansa poco, que es poco exigente desde el punto de vista físico, sobre todo, si la comparas con, por ejemplo, una trail de cilindrada media: la diferencia de peso entre uno y otro tipo de montura inclina la balanza del lado de la Kove, a cuyos mandos alcanzas un mucho más alto nivel de satisfacción off-road con un desgaste físico infinitamente menor.

Como ya hemos comentado, probamos la versión alta y, efectivamente, la moto se percibe como tal cuando te subes a ella, aunque luego en marcha ello no plantea el menor problema, al menos, a quienes rondamos el metro ochenta, y es más, en nuestro caso, con esa altura de asiento adoptamos una postura de pilotaje idónea, con el justo grado de flexión de rodilla.

Del motor diríamos que tiene potencia pero de la que no asusta. Los caballos necesarios como para no aburrirse en ningún momento, pero con la naturalidad y contención de respuesta precisas para que la conducción no se torne exigente. Aun atacando a fondo, nunca llegas a sentir que la moto te va a tirar al suelo por exceso de caballería. Y, al mismo tiempo, tampoco echas en falta nada. Quizá el secreto radique en la acertada relación peso/potencia de la cual disfruta este modelo y en esa particular docilidad que pone a tu alcance grandes dosis de diversión pero sin pedir virtuosismo a quien la conduce.

ES UNA MOTO PARA PILOTOS QUE BUSCAN DIVERSIÓN ACCESIBLE

El tacto del motor puede parecer algo tosco –más, si se compara con el de los bicilíndricos que frecuentemente equipan las trail–, aunque también es justo señalar que las unidades que se pusieron a nuestra disposición en la presentación estaban muy nuevas –alguna no llegaba a los 300 kilómetros– y seguramente por ello sí constatamos cierta reticencia del propulsor a salir limpiamente desde abajo y un accionamiento del cambio algo duro, nada alarmante, por otro lado. Un cambio, eso sí, preciso y con una cómoda localización del punto muerto.

También logramos sentirnos a gusto, sin tocar un solo reglaje con las suspensiones, de estupendo comportamiento a la hora de encarar saltos y baches grandes, aunque quizá en secciones de piedra suelta nos habría gustado un trabajo más depurado de "copia" del terreno. Y en cuanto a los frenos, atrás, fenomenal, puesto que con el ABS desactivado se modula muy bien el bloqueo voluntario de la rueda y tanto el tacto como la potencia de frenado son muy naturales, muy de moto de enduro; mientras que en el

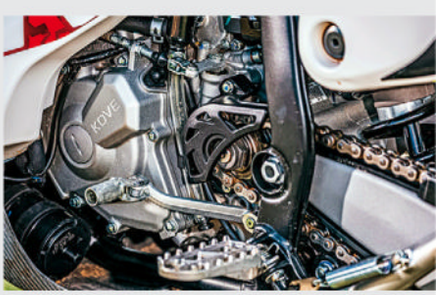
Estupenda relación calidad/precio en un modelo que se ofrece con 3 años de garantía.

tren delantero, si decides mantener operativo el ABS, estarás añadiendo un 'plus' de seguridad pero sin las molestias propias de sistemas más intrusivos. Un diez también.

Los 42 CV que rinde el motor dan mucho de sí y en campo coges mucha velocidad, como si pilotases una trail con superior caballería, pero con la diferencia de que las suspensiones aquí son las de una enduro, ciento por ciento off-road, y también de que la Kove pesa menos, con lo que desaparecen las cansinas inercias y la necesidad de tener muchos metros por delante para poder frenar. Enseguida tomas confianza para ir deprisa, derrapar, jugar, levantar rueda... todo. Es una montura francamente divertida, con un tren delantero y un chasis muy ligeros, que te permite hacer cosas desde luego casi imposibles para una trail media. ■

Ninguna queja sobre los frenos. El calibrado del ABS delantero es muy adecuado para utilización off-road.

Mediante un kit opcional que incluye escape, filtro, y ECU, se puede obtener una respuesta motriz más briosa.



El motor lo fabrica Zongshen. Los estribos presentan un buen tamaño, proporcionando un inmejorable agarre.

Un detalle de corte rácing: la prolongación del asiento hasta los mismos tapones de los depósitos delanteros.

El futuro, a la vuelta de la esquina

HONDA CB650R Y CBR650R

A la vuelta de cada esquina siempre puede haber una sorpresa, algo inesperado o nuevo; y cuando se trata de Honda, eso es lo más probable. El mayor fabricante del mundo ha concentrado toda su experiencia en diferentes sistemas de transmisión y ha vuelto a innovar; o, mejor dicho, ha inciado una revolución con el E-Clutch. Bienvenido al mundo del embrague asistido electrónicamente, que hace su debut en las CB650R y CBR650R.

POR **PAULO RIBEIRO** • FOTOS **ZEP GOR Y CIRO MEGGIOLARO**

La deportiva CBR650R también equipa el nuevo sistema E-Clutch

10.100 EUROS

La revolución es enorme; casi tan grande como la creación de la rueda. Y, sin embargo, tan simple; un auténtico Huevo de Colón que podría cambiar por completo el paradigma de la conducción en moto. O no. Todo es cuestión de perspectiva y de cómo se utilice el nuevo E-Clutch. Por un lado, adopta los atributos más deportivos de los sistemas de cambio rápido y, por otro, libera la mente de los menos experimentados en el caos del tráfico urbano.

Literalmente, lo mejor de ambos mundos. O, ahora que lo pienso, de tres. Después de todo, es más sencillo y práctico que una caja de cambios manual; más eficiente y versátil que un cambio rápido; más intuitivo y ligero que un DCT. Se trata del innovador E-Clutch, que debuta en las CB650R y CBR650R de 2024. Una delicia de facilidad y rapidez, eficiencia y sencillez, diversión y relajación que hemos probado en entornos urbanos y en las carreteras con más curvas de los Alpes Marítimos, en el sur de Francia. →

MIRA AQUI EL VÍDEO

https://youtu.be/2dA7yy52Z-8

9.100 EUROS

La neo retro CB650R gana más capacidades gracias al nuevo sistema de embrague

El panel TFT de 5” ofrece 3 diseños, fondo blanco, negro o transición automática para adaptarse a las condiciones de luz, además de un innovador tratamiento antirreflejos.

Las líneas de la CB650R son muy esbeltas y elegantes, con un arco de piernas estrecho para mayor comodidad del piloto.

El motor de cuatro cilindros en línea es un prodigio de suavidad, con un funcionamiento muy equilibrado y gran elasticidad.

VEN A DESCUBRIR EL FUTURO

Cuando en 2010 se lanzó el sistema de doble embrague en la Honda VFR1200F y poco después en la Honda NC700X, muchos miraron con recelo al DCT. Algo complejo de entender y, sobre todo, de intuir a la hora de conducir, planteaba dudas en cuanto a fiabilidad y el peso añadido se veía como una desventaja importante. Poco a poco, estos temores se fueron disipando y, con el paso del tiempo y la contínua evolución (adopción de los modos S, mayor velocidad, adaptación en curva...), las resistencias se rompieron definitivamente. Hasta el punto de que, por ejemplo, nada menos que el 63% de las África Twin vendidas en 2023 incorporaban este sistema de transmisión.

OFRECE LA FACILIDAD PROPIA DE UN SCOOTER, SIN PREOCUPARSE DEL EMBRAGUE

Pero el futuro nunca se detiene y, ya en los inicios de la epopeya del DCT, Honda pronto empezó a trabajar en nuevas soluciones. En 2013 se creó el equipo encargado de encontrar la mejor fórmula para liberar al conductor de tener que accionar la maneta del embrague. Pero sin robar al conductor la esencia del control, y manteniendo el uso de la caja de cambios en su forma más tradicional: con el pie izquierdo. Una década de avances y retrocesos, con dificultades añadidas por la pandemia que paralizó al Mundo y cierta resistencia a un desarrollo tan revolucionario.

LIBERTAD DE MOVIMIENTOS

Para darse cuenta de la magnitud del logro, el sistema puede hacer todo lo que hacen las demás motos juntas. Empezando por un comportamiento deportivo a la altura de los sistemas de cambio rápido más avanzados, en ambos sentidos y con o sin el acelerador abierto. Además de la innegable ventaja de poder tomar el control absoluto en cualquier momento y utilizar la maneta del embrague.

Por otro lado, añade la facilidad propia de los scooter, permitiéndote arrancar y parar sin preocuparte del embrague/desembrague, reduciendo la fatiga en la conducción urbana y dirigiendo toda tu atención exclusivamente al tráfico circundante. Y aún hay más. El E-Clutch puede desconectarse a través de los nuevos mandos y el panel TFT de 5” que equipan las versiones 2024 de la familia CB650 y, en el muy improbable caso de que el sistema falle, puedes seguir utilizando el embrague manual, muy eficaz y suave. →

FICHA TÉCNICA HONDA CB650R/CBR650R E-CLUTCH

Motor	Cuatro cilindros en línea, refrig. líquida, DOHC, 16v
Cilindrada	649 cc
Potencia	95 CV a 12.000 rpm
Par	63 Nm a 9.000 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	Manual de 6 velocidades. E-Clucht opcional
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Tubos de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica invertida Showa SFF-BP, Ø41 mm, rec. 190 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador ajustable en 10 niveles de precarga, rec. 43,5 mm
Freno delantero	Dos discos de 310 mm, pinzas de 4 pistones
Freno trasero	Disco 240 mm, pinza de pistón simple
Neumático delantero	120/70 - 17”
Neumático trasero	180/55 - 17”
Distancia entre ejes	1.450 mm
Altura asiento	810 mm
Peso declarado	207 kg (en marcha)
Capacidad depósito	15,4 litros
Consumo medio	4,9 l/100 km
PVP	9.100 € / 10.100 € (E-Clutch +300 €)

VALORACIÓN HONDA CB650R/CBR650R E-CLUTCH

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

Wunderlich
Wunderlich
Wunderlich
Wunderlich
¡DESCÚBRALOS!
Nuestras innovadores soluciones en cuanto a sistemas modulares de equipaje le convencerán. A modo de ejemplo, los diseñados para BMW R 1300 GS Triple Black: las maletas Wunderlich EXTREME y las bolsas superiores BagPacker II.
Made to last.
Hechos para durar.
CARGAR EL EQUIPAJE ES SENCILLO
CON LOS SISTEMAS DE EQUIPAJE WUNDERLICH.
WWW.WUNDERLICH.ES
MOTOREX
Oil of Switzerland
MOTORRAD
BEST BRAND 2023
Category:
Accessoires/Customisation
WWW.WUNDERLICH.ES

El faro en forma de gota se ha inspirado en la CB1000R, con nuevas tomas de aire más grandes y rectas.

Los neumáticos Dunlop Roadsport 2 se han adaptado a las exigencias de las CB650R/ CBR650R con un nuevo compuesto y diseño de la banda de rodadura.

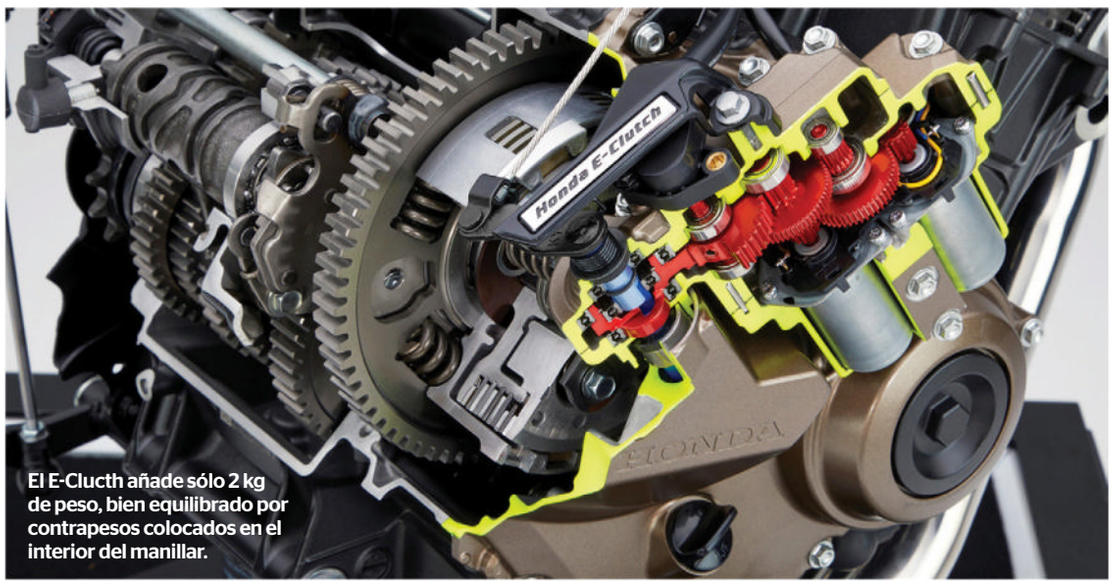
La suspensión delantera ha ganado muelles más progresivos compensados por un sistema de compresión que aporta mayor firmeza, con mayor suavidad en el inicio del recorrido sin perder agilidad y eficacia en curvas.

En la práctica, y tras un ligero esfuerzo inicial por escapar a la tentación de utilizar la maneta izquierda, el sistema se mostró muy intuitivo, haciendo todo y más de lo que exigirías a un embrague tradicional. El momento de mayor tensión, quizá miedo a la propia reacción de la moto, fue el momento de engranar la 1ª marcha sin apretar la maneta. La idea de que la CB650R iba a dar un enorme salto hacia delante y perder el control tardó una fracción de segundo en desaparecer. Un ligero "clunk", mucho menor de lo habitual en otras motos, señalaba el engranaje de la primera marcha de la caja de cambios, confirmado por el número '1' que aparecía en el cuadro de instrumentos. El estado de funcionamiento del sistema se señala mediante un icono en la parte derecha del panel con una 'A' junto a un diseño que reproduce los discos de embrague. Y así, con sólo controlar el acelerador, emprendes tu viaje.

SIN PROBLEMAS DE TRÁFICO

Por las calles de Marsella, afortunadamente con muy poco tráfico un sábado por la mañana, pude comprender lo fácil e intuitivo que es utilizar el E-Clutch y perder los miedos que, confieso, aún persistían. Y descubrí algo más. Cuando te detienes en un semáforo, basta con pisar a fondo el freno para que la caja de cambios engrane a la velocidad a la que te has detenido, con la correspondiente indicación en el salpicadero, acentuada por el parpadeo de la luz amarilla, que te aconseja reducir marchas. Esto se hace sin el embrague, simplemente pisando el pedal izquierdo. Pero la mayor sorpresa llegó con el intento (totalmente desaconsejado dado el desgaste causado al material de fricción...) de arrancar a velocidades más altas. Pues bien, la renovada Honda CB650R arrancó en 3ª, 4ª, 5ª y, sorprendentemente, hasta en 6ª marcha con pocas quejas. Es decir, queda descartada la posibilidad de hacer el ridículo y que la moto se venga abajo en la salida por una simple distracción.

Sin embargo, para mayor confianza en las pequeñas maniobras, siempre se puede utilizar la palanca de embrague que anula inmediatamente →



El E-Clucth añade sólo 2 kg de peso, bien equilibrado por contrapesos colocados en el interior del manillar.

RST
2024
COLECCIÓN
DISPONIBLE AHORA
#TRUSTISEVERYTHING
CHAQUETA DE CUERO ROADSTER AIR PARA HOMBRE
CHAQUETA DE CUERO ROADSTER AIR PARA MUJER
1988
CLASSIC
RST-MOTO.COM

El conjunto de botones es mucho más pequeño, más sencillo de usar y mucho más ergonómico respecto al modelo anterior. Además están retroiluminados.

El diseño de la CBR650R es un punto fuerte al que contribuyen los faros y la iluminación LED.

El nuevo sistema de embrague electrónico sobresale del motor unos cms, pero no entra en conflicto con la pierna del conductor.

el control electrónico, cuyo sistema revierte al automático después de 5 segundos a velocidades más lentas (1 segundo en carretera abierta). Otro detalle: al hacer marcha atrás, utilizando el acelerador para controlar el motor en 1ª o 2ª marcha, es posible utilizar el embrague manual y, en cuanto se enciende de nuevo la luz verde del sistema, se pasa a la marcha superior; sin utilizar la palanca izquierda.

Aún más interesante fue la experiencia en las montañas que protegen la espalda de la ciudad de Marsella, que se asoma al azul del Mediterráneo. Carreteras llenas de curvas, utilizadas por miles de ciclistas y motoristas, sobre todo los fines de semana, resultaron ser el escenario perfecto para comprender todas las particularidades del E-Clutch. A diferencia de casi todos los cambios rápidos, se puede jugar con la caja de cambios independientemente del régimen del motor, y se puede pasar de 1ª a 6ª sin acelerar, del mismo modo que se puede reducir de la marcha más alta a la más baja sin cortar gas. Por supuesto, el motor gruñe, especialmente al reducir marchas, pero la electrónica limita cualquier peligro potencial para la mecánica.

EL FUTURO AL ALCANCE DE LA MANO

Estas operaciones son posibles gracias a los diversos sensores que envían información a la unidad de control electrónico (ECU) que, tras procesar estos datos, manda la respuesta a la unidad de control. Ésta, a su vez, utiliza dos pequeños motores, varios engranajes y un ingenioso eje para acercar o alejar los discos de embrague con extrema rapidez, lo que me ayudó a entender por qué pensaba que este sistema era más rápido que los llamados cambios rápidos convencionales; en torno a un 20%, según los ingenieros de Honda.

AMBOS MODELOS SON MÁS SEXYS, AGRESIVOS Y DEPORTIVOS

Este sistema, gracias a su novedad y funcionalidad, casi roba la atención necesaria para hablar de los cambios en los modelos que lo equipan. Así, tanto la CB650R como la CBR650R han sido revisadas en términos estéticos, ganando líneas más sexys, agresivas y deportivas. La moto superdeportiva más vendida en el mercado europeo se acerca aún más a la imagen familiar, con un nuevo faro y carenados revisados. La parte superior ofrece ahora una mejor protección para la cabeza y los hombros del piloto; la parte central refuerza la impresión de robustez; la zona inferior se ha estrechado y la zaga es más esbelta y cuenta con un nuevo faro.

En cuanto a la CB650R, de la que se han vendido más de 41.000 unidades desde 2019, se ha acercado más a su hermana mayor, la CB1000R. Empezando por el faro compartido en forma de gota, las tomas de aire junto al depósito que garantizan una admisión más suave y con más estilo, una parte trasera más estilizada y el inconfundible toque de clase que le dan las salidas de escape curvadas.

CONCLUSIÓN

En la práctica, el E-Clutch ha demostrado ser una auténtica delicia de facilidad, rapidez, eficacia, diversión y relajación. Además, se adapta perfectamente a las nuevas Honda, cuyo equilibrio y progresividad del bloque de cuatro cilindros en línea fueron decisivos en el debut del sistema. Según Noriyoshi Tsutsui, responsable del proyecto, se adaptará y montará en más modelos; y el DCT seguirá integrándose en las familias más urbanas y turísticas de la cada vez más versátil y completa gama de Honda.

También está en la lista de cambios para 2024 la sensación de mayor potencia a bajas revoluciones, conseguida al cambiar el tiempo de apertura de las válvulas de escape, pero que solo puedes percibir por los gráficos. Mucho más perceptible es el nuevo cuadro de mandos TFT de 5", con conectividad a través de la *app Road Sync* y gestionado mediante un nuevo conjunto de controles más pequeños, sencillos y mucho más ergonómicos que la versión anterior.

A por todas

VOGE 900 DSX

En unos pocos años la firma Voge se ha ganado a pulso una posición consolidada dentro del segmento trail de cilindrada media. Ahora parece llamada a alcanzar nuevas cotas de protagonismo con el lanzamiento de la 900 DSX, que llega a nuestro mercado cargada de sobrados argumentos como para convertirse en súper ventas. Basta con echar un vistazo a su precio y a lo equipadísima que sale a la calle para concluir que verdaderamente viene a por todas.

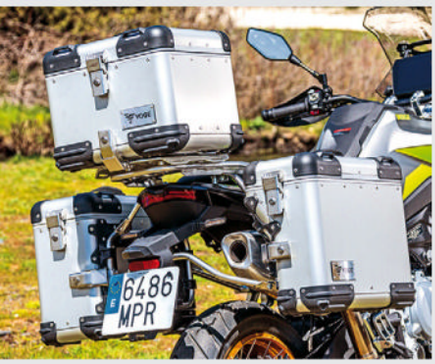
POR **CARLOS LARRETA** • FOTOS **VOGE SPAIN**

FICHA TÉCNICA VOGE 900 DSX

Motor	Bicilíndrico en línea, 8v. Refrig. líquida
Cilindrada	895 cc
Potencia	95 CV a 8.250 rpm
Par	95 Nm a 6.250 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6, quickshifter de serie
Vel. máxima	n.d.
Chasis	Perimetral tipo puente en acero, motor autoportante
Suspensión delantera	Horquilla invertida Kayaba con barras de 43 mm, multirregulable. Rec. de 194 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador Kayaba, precarga y extensión regulables. Rec. de 198 mm
Freno delantero	2 discos de 305 mm, pinza flotante de 2 pistones, ABS desconectable
Freno trasero	1 disco de 265 mm, pinza de 1 pistón, ABS desconectable
Neumático delantero	90/90 - 21
Neumático trasero	150/70 - 17
Distancia entre ejes	1.580 mm
Altura asiento	825 mm
Peso declarado	215 kg (seco)
Capacidad depósito	17 litros
Consumo	4,2 l/100 km (declarado)
PVP	8.888 €

A2 LIMITABLE

Las sólidas y prácticas barras de protección siguen perfectamente la línea de la moto y vienen montadas de serie.



Con un equipamiento tan completo como el de la 900 DSX, sólo hay lugar para un extra: las maletas, de impecable acabado.

La pantalla TFT, en generoso tamaño de 7" y con cristal mineral, da acceso a 35 funciones diferentes.

La moto, diseñada en Italia y nacida como fruto de la colaboración entre BMW y el grupo Loncin, al que pertenece Voge, conserva una clara similitud con la 525 DSX, no sólo estética sino también funcional, como veremos.

El motor, por otro lado, un bicilíndrico en línea de 95 CV, comparte cilindrada con la GS 900 no por casualidad, dado que en ambas monturas se ha partido de la misma base, aunque en el caso del modelo alemán, infinitamente más deportivo, la potencia se ha llevado hasta los 105 CV. Se ofrecen cuatro modos de conducción –Sport, Road, Rain, y Enduro–, que, salvo el Rain (2 CV menos) ponen todos a tu disposición idéntica caballería, aunque distintas maneras de liberarla.

Kayaba suministra las suspensiones –multirregulables y con recorridos por debajo de los 200 mm–; Brembo, los frenos; y Pirelli, los neumáticos, habiéndose tomado la importante decisión de calzar unos Scorpion Trail II

VALORACIÓN | VOGE 900 DSX

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★☆☆☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆

en lugar de los tan difundidos Scorpion Rally STR, lo que limita el carácter dual de la moto, por resultar bastante menos adecuados para el uso off-road. Tanto el control de tracción como el ABS están permanentemente activos y sin posibilidad alguna de regulación o anulación en los modos Sport, Road, y Rain, no así cuando te decantas por la opción Enduro, que los desconecta automáticamente, dejando el ABS de intervenir en ambos trenes.

Pero hablar de la Voge 900 pasa obligadamente por hablar de un apartado en el que esta montura rompe moldes: el del equipamiento. La lista de elementos que incorpora de serie –sí, y con ese precio cañón de venta al público, inferior a los 9.000 €– resulta interminable: control de crucero, puños y asiento calefactados, sensor de presión de los neumáticos (vital en motos que pueden rodar fuera del asfalto), cubremanetas integrales, caballete central, amortiguador de dirección, faros antiniebla, barras de protección, conectividad a través de aplicación gratuita y navegación turn-by-turn, conectores USB y de 12V, *quickshifter*, cámara frontal de alta resolución –realiza videos y fotografías, con mando específico para éstas y almacenaje en una tarjeta alojada bajo el asiento–, parabrisas regulable (en dos posiciones), llave de proximidad, bloqueo electrónico de la dirección, juego de herramientas, testigo de frenada de emergencia –la luz parpadea cuando se produce una detención brusca– y un asistente automático de cambio de carril con tecnología de radar, que ninguna otra moto de esta categoría incorpora en origen. La iluminación, por descontado, es full LED, y se montan piñas de mandos retroiluminadas, manetas regulables, pantalla TFT de cristal mineral y 7", neumáticos tubeless con válvulas de inflado de salida lateral, y cubre cárter; figurando únicamente como extra el set de maletas y *top case* (en aluminio, con interior de forrado suave).

NO HAY NINGUNA OTRA TRAIL DE ESTE PRECIO CON UN EQUIPAMIENTO TAN COMPLETO

Para redondear la jugada, Voge, cuya red comercial en España y Portugal abarca 84 puntos de venta, ofrece una garantía de cinco años y seguro gratuito durante los doce primeros →

Seleccionando el modo de conducción Enduro, se desactivan ABS y control de tracción

meses. La moto puede adquirirse en tres diferentes colores –plata/azul, plata/verde lima, y negro–... ¡Ah! y no se paga impuesto de matriculación, dado que el nivel de emisiones de CO2 no supera los 100 gr/km.

PARA TODAS LAS TALLAS

Cuando en su momento probamos la 525 DSX, nos sorprendió el hecho de que, a pesar de su contenida altura de asiento, los conductores altos no nos sentíamos en absoluto incómodos a sus mandos. Ahora, subidos a la 900 y sentados sobre un asiento que es incluso un poquito más bajo que el de aquélla y tampoco ofrece regulación alguna, seguimos disfrutando del mismo grado de confort. De igual modo, las rodillas entran bien en las hendiduras laterales del depósito y siempre se encuentra una posición de conducción natural y relajada, de pie o sentado. El manillar, idóneo en cuanto a dimensiones y formas; los mandos, ninguna objeción; el pedal de freno, perfecto, tanto en carretera como en campo; y, a la hora de abandonar el asfalto, aquí sí hemos podido retirar las gomas de los estribos –para ganar *grip* y espacio–, porque bajo ellas encontramos una pieza con dentado y no lisa, como ocurría en la "quinientos".

En carreteras de montaña la 900 DSX se muestra muy estable y cómoda. La frenada es mejorable.

Tomamos contacto con la moto en el marco de la presentación llevada a cabo por la marca en Guadalajara, enfrentándonos a un recorrido de más de doscientos kilómetros, siguiendo la preciosa ruta de Los Pueblos Negros, con mucha carretera revirada que enseguida nos permite comprobar lo cómoda, manejable, y estable que es la Voge. Llevamos seleccionado el modo de conducción Sport, pero no tardamos en pasar al Road, que, como ya hemos mencionado, proporciona la misma cifra de caballos, pero con una entrega menos brusca y, en nuestra opinión, más placentera. Es una respuesta motriz bastante lineal, aunque no excesivamente suave, y puedes hacerte a ella sin dificultad. La decidida acción del control de tracción se deja notar al primer intento de pilotaje agresivo y también produce cierta contrariedad la pronta entrada en juego del ABS trasero, algo que ya detectamos en la 525 y que obedece a la acusada tendencia al bloqueo mostrada por la

rueda trasera. Es por ello que, aun sin haber pisado todavía ninguna pista de tierra, decidimos probar suerte con el modo Enduro –fuera ABS y control de tracción–, que va a brindar, sin tampoco merma alguna de potencia, unas sensaciones más naturales. Eso sí, de esta manera, el forzar el ritmo y apurar las frenadas obliga a acostumbrarse a los pequeños bloqueos del tren posterior y el consiguiente movimiento de la moto a la entrada de las curvas.

La cosa se complica cuando dejamos atrás el asfalto para adentrarnos en una rápida y sequísima pista de unos veinte kilómetros y con unas solemnes bajadas, en las que pasamos nuestros apuros al intentar detener la moto. Aunque aquí el problema viene dado también por el hecho de que llevamos unas presiones altísimas (2,9 detrás) y que, como ya hemos mencionado, el Pirelli Scorpion Trail no es el neumático ideal para uso off-road. Esas mismas circunstancias hacen que, al acelerar en curva y una vez que la moto ya ha comenzado a derrapar, se produzcan reacciones más violentas de lo habitual.

POR CARRETERA OFRECE UNA CONDUCCIÓN DESCANSADA, SOBRE TODO, EN EL MODO ROAD

Las suspensiones ofrecen en campo un tacto agradable y a la vez se muestran lo suficientemente efectivas como para "salvarnos" cuando nos comemos baches abruptos a cierta velocidad. Pero está claro que, en general, esta moto saca lo mejor de sí cuando practicas una conducción tranquila, más turística que deportiva, no digamos ya fuera del asfalto, y ello se pone muy de relieve al referirnos a los frenos y la suspensión. Por cierto, el freno delantero, sin ser de los que cortan la respiración, trabaja decentemente y, con el ABS desactivado, su tacto y repuesta sí resultan de nuestro agrado. ■

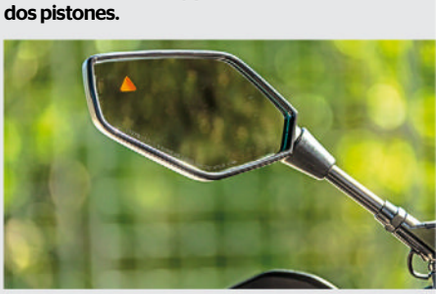
EQUIPAMIENTO
CASCO **ACERBIS PROFILE 5**
GAFAS **HEBO QUANTUM**
CHAQUETA **SHOT SOFT SHELL LITE 2.0**
GUANTES **CLICE OFF ROAD**
CAMISETA **O´NEAL SHOCKER V.23**
PANTALONES **O´NEAL SHOCKER V.23**
BOTAS **O´NEAL RMX**

La ergonomía está muy bien resuelta. El confortable asiento presenta una altura de tan solo 825 mm.

Otro detalle más que pone de relieve un insólito nivel de equipamiento: la llave de proximidad.

Los conectores de dos tipos (USB y 12V) también forman parte de la dotación de serie.

Brembo firma los frenos. Delante equipa 2 discos de 305 mm y pinza flotante de dos pistones.


Un indicador luminoso en el retrovisor alerta sobre la eventual cercanía de otros vehículos.

Por si faltaban cosas, en el frontal incorpora una cámara HD, que hace vídeo y fotos.

MORBIDELLI C1002V

Cuestión de actitud

Morbidelli, la mítica firma italiana de los setenta, resucita absorbida por el grupo MBP Moto. Su debut en el mercado se realiza con la custom C1002V, apostando por un segmento en el que nunca antes había estado. Deportividad, tecnología, presencia y músculo para cautivar a los corazones más cruiser. Y es que, sus cartas de presentación son más que atractivas: imagen poderosa, motor V2 de 997 cc, posibilidad de limitación para carnet A2 y menos de 10.000 €. Apuesta por el color negro y saldrás ganando.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **MBP MOTO**

Motor bicilíndrico en V
997 cc y 88,5 CV
de potencia

9.990 EUROS

Italia ha sido siempre sinónimo de diseño y pasión por el motor y, en el universo de las dos ruedas, uno de los países más prolíficos de la historia en lo que a marcas y modelos se refiere. Morbidelli, con sede en Pésaro, marcó una época en el Campeonato del Mundo de velocidad de las década de los setenta al ganar varios entorchados de 125 y 250 cc, contando entre sus filas con pilotos como Graziano Rossi, padre del nueve veces Campeón del Mundo Valentino Rossi, quien terminó tercero el mundial de 1979.

Tras varias décadas en el olvido, la firma fundada por Giancarlo Morbidelli, vuelve a la palestra con un completo catálogo de motos compuesto por más de una docena de modelos presentes en cuatro segmentos diferentes (scooter, naked, trail y custom) que llegarán a nuestro mercado en breve. La nueva etapa de la marca viene provocada por su fusión con MBP (Moto Bolog- →

FICHA TÉCNICA | MORBIDELLI C1002V

Motor	Bicilíndrico en V a 80°, SOHC, 8 válvulas, refrig. líquida
Cilindrada	997 cc
Potencia	88.4 CV a 7.200 rpm
Par	89 Nm a 5.250 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6
Vel. máxima	198 km/h
Chasis	Doble cuna de acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida Kayaba de 43 mm, rec. 137 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador Kayaba, rec. 41,6 mm
Freno delantero	Doble disco de 320 mm con pinza radial J.Juan y ABS
Freno trasero	Disco de 300 mm con pinza de dos pistones
Neumático delantero	130/70 R18
Neumático trasero	240/40 VR18
Distancia entre ejes	1.665 mm
Altura asiento	680 mm
Peso declarado	268 kg (en seco)
Capacidad depósito	22 litros
Consumo	5 l/100 km
PVP	9.990 €

A2 LIMITABLE

na Passione), la firma premium que el conocido gigante chino Keeway creó en 2022.

GANAS DE INNOVAR

El espíritu de la nueva Morbidelli se refleja en un nuevo eslogan, *Beyond the Ride*, algo así como 'Más allá de la moto', una filosofía que intenta ofrecer una experiencia de conducción y viaje diferente, siempre con pasión, aventura y sensación de libertad. El plan de la dirección es a largo plazo. De hecho, ya se ha proyectado un nuevo Centro Stile Morbidelli en Bolonia y un nuevo Centro de Investigación y Desarrollo para estudiar nuevas tecnologías, materiales, diseño y prestaciones.

La MBP C1002V está propulsada un motor V-twin 8v con refrigeración líquida, 997 cc, 88,4 CV a 7.200 rpm y 89 Nm a 5.250 rpm, embrague antirrebote y transmisión secundaria por correa dentada. La marca declara 198 km/h de velocida máxima. La electrónica de esta cruiser incluye doble modo de conducción (estándar y sport), ABS Bosch, control de velocidad, sensor de presión de los neumáticos, iluminación full-LED, toma de corriente USB, piñas retroiluminadas e instrumentación TFT a color de 5".

A nivel ciclo dispone de un chasis de acero apoyado en un equipo de suspensión Kayaba (horquilla invertida de 43 mm y monoamortiguador trasero con bieletas, regulable en precarga), llantas de palos (ambas de 18" con neumático trasero de 240 mm), discos lobulados, pinzas de freno delanteras radiales J.Juan con latiguillos metálicos, maneta de embrague regulable y neumáticos Metzeler Cruisetec. Las especificaciones se completan con un depósito de gasolina de 22 l., portamatrícula flotante y un peso en seco de 268 kg.

Aunque su poderosa imagen profesa una personalidad musculosa y soberbia, la MBP C1002V es una de las motos más accesibles del mercado debido a sus 68 cm de altura de asiento al suelo: apoyar con los dos pies en parado es pan comido. Manillar retrasado y plataformas avanzadas te otorgan una posición de conducción cómoda y relajada que no fuerza tus extremidades y te invita a rodar.

VALORACIÓN	MORBIDELLI C1002V
Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★☆☆☆
Precio	★★★★★

GUSTO NEO RETRO

La configuración de los cilindros en V es un clásico en el segmento custom, ideal por carácter y contundencia, si bien sus casi 89 CV son muy aprovechables y no desbordan. Rodando con ella en tramos revirados prefiero modo estándar (más neutro y natural), ya que el Sport, más directo, es demasiado seco de reacciones y el juego "on-off" con el gas no proporciona una conducción fina hilando curvas. La correa de transmisión trasmite toda la potencia de una manera muy directa y sientes que vas muy "unido a ella". El rango de uso ideal es de 3.000-6.000 rpm: no hace falta más para divertirte.

La parte ciclo cumple bien, con una suspensión que sujeta los casi 300 kg con todos los llenos. Apoyándote en el manillar y las plataformas, la mueves fácilmente y los cambios de dirección son más rápidos de lo que piensas, sobre todo teniendo en cuenta que llevas un enorme neumático de 240 mm detrás. A poco que le cojas el gusto empezarás a rozar, pero no con las plataformas, sino con el soporte del estribo (izquierda) y el silenciador (derecha).

HACE GALA DE UNA RELACIÓN CALIDAD-PRECIO NUNCA VISTA EN SU SEGMENTO

La agilidad del conjunto es muy buena, ya que tiene un centro de gravedad muy bajo y poco recorrido de suspensión, lo que pega aún más esta C1002V al asfalto. Lógicamente, con un amortiguador tan corto la absorción de baches en el tren trasero se ve limitada y se le puede llegar a acumular el trabajo sobre firme irregular/roto por lo que tu espalda agradecerá rodar por carreteras con buen asfalto.

Como sucede en la mayoría de motos custom, sus conservadoras geometrías (1.665 mm entre ejes y mucho lanzamiento de horquilla) provocan poco radio de giro, algo que hay que tener en cuenta a la hora de maniobrar con poco espacio. La frenada cumple bien, con buen mordiente y siempre ayudándote al mismo tiempo del freno trasero para minimizar las inercias. Se agradecería un pedal más bajo para no tener que mover tanto el pie hasta accionarlo.

La C1002V es una custom con un precio sin competencia, que hace gala de una imagen intimidadora, buen rendimiento y una relación calidad-precio nunca vista en su segmento. Su estética *dragster* es uno de sus puntos fuertes, con un motor lineal y aprovechable al que te adaptarás muy rápido. La accesibilidad es ideal para pilotos de todas las tallas, su equipamiento de serie incluye características vistas en motos más caras y luce la firma de una marca histórica. ¿Qué más se puede pedir? ■

Doble disco lobulado, pinzas de freno radiales J.Juan y horquilla invertida Kayaba.

Asiento de conductor ancho y bajo (680 mm). El acompañante va algo más justo.

Doble silenciador paralelo negro mate por el lateral izquierdo.

Instrumentación TFT a color de 5" multi-información.

FICHA TÉCNICA | ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650

Motor	Bicilíndrico paralelo, 8v, refr. aire/aceite
Cilindrada	648 cc
Potencia	46 CV a 7.250 rpm
Par	52 Nm a 5.650 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6 relaciones
Velocidad máxima	185 km/h
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida, rec. 120 m
Suspensión trasera	2 amortiguadores, rec. 90 mm
Freno delantero	Disco de 320 mm, pinzas de 2 pistones
Freno trasero	Disco de 320, pinza de 2 pistones
Neumático delantero	100/90 - 18
Neumático trasero	150/70 - 17
Distancia entre ejes	1.465 mm
Altura asiento	795 mm
Peso declarado	240 kg
Capacidad depósito	13,8 litros
Consumo	4,4 l/100 km
PVP	Desde 7.387 €

A2

Motor twin paralelo, 648 cc y 46 CV

DESDE 7.387 EUROS

VALORACIÓN | ROYAL ENFELD SHOTGUN 650

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★☆☆☆
Frenos	★★★☆☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★☆☆☆

www.royalenfield.com/es

ROYAL ENFELD SHOTGUN 650

Custom sport

La mezcla de dos conceptos como custom y sport no parece sencilla, e incluso podría llegar a considerarse antagónica. Lo cierto es que no debería ser así, siempre que tengamos claro que no se trata ni de una custom pura ni de una deportiva auténtica. Del mestizaje de ambos mundos nos llega una moto que, habiendo sido fabricada en India, se ha concebido de manera inicial en el Reino Unido. Otro curioso "mix".

POR **LUIS LÓPEZ LOZANO** • FOTOS **ISRAEL GARDYN**

Supongo que existen varias formas de denominar a esta moto por las peculiaridades indicadas, pero en realidad me quedo con ese matiz de cualquier moto clásica que recuerda a las de siempre; aunque solo fuera por ello, bienvenida sea. Y como buena representante del clasicismo motociclista, la Shotgun 650 deriva de otra interesante creación de la marca como es la Super Meteor. No en vano, comparten el mismo bicilíndrico en paralelo de 648 cc apto, por cierto, para circular con el carnet A2 ofreceiendo la potencia máxima permitida sin necesidad de limitación.

Desde la marca nos dicen que el diseño y desarrollo de la nueva Shotgun se ha realizado desde una hoja en blanco, si bien a la vista está que la saga Super Meteor se encuentra bastante presente en esta creación en la que llama la atención su aspecto *bobber*, con la aleta trasera limpia, "pasando" del pasajero. Esto tiene una explicación, y es que otro de los objetivos de esta moto es servir como base para futuras personalizaciones. En este caso sí que cumple con lo de partir de cero para dar vida a tu propia moto, con las piezas que tú mismo elijas de un extenso catálogo de elementos opcionales.

¿Es una moto sencilla en todos los aspectos o el argumento de su presencia como base para personalizaciones es una excusa? Se podría decir que ambas cosas se cumplen en esta ocasión. La Shotgun "seis y medio" puede llegar a ser una "rara avis" en nuestro mercado, donde no siempre se dispone de los medios necesarios como para adquirir piezas extra en una moto para el carnet A2. Tal vez haya que pensar en un usuario que no desee dar el paso hacia el carnet A para disfrutar de su Royal Enfield convenientemente "tuneada" a su gusto, sin reparar en gastos... o solo lo justo.

CONCEPTO MINIMALISTA

El minimalismo del que hace gala esta custom también puede interpretarse como parte de su encanto. Por ejemplo, y más allá de la carencia de asiento para el piloto en origen, tampoco dispone de un cuentavueltas para controlar el régimen de giro del *twin*. No es más que otro ejemplo de elementos teóricamente superfluos que nos recuerda, una vez más, →

a las motos de siempre con las que muchos aprendimos a rodar.

Las líneas curvas están muy presentes, con todas las ópticas perfectamente redondas y también el faro LED. También llegan estas formas al propio cuadro, donde la esfera principal concentra toda la información en formato analógico y digital, dejando en un segundo plano otra más pequeña para navegación 'giro a giro', muy útil cuando estás buscando una calle que se resiste a aparecer en plena ciudad. En cuanto a los frenos, se confía a un único disco delantero con pinza firmada por Bybre, mientras que las suspensiones buscan ese tacto a medio camino entre custom y sport que se consigue aportando más recorrido que en la Super Meteor, lo que no implica que sea suficiente. Showa es la encargada de montar una horquilla invertida sin regulación, mientras que atrás dispone de una pareja de amortiguadores con ajuste en precarga de muelle.

Hay que destacar el hecho de que el afamado fabricante Harris haya sido el encargado de diseñar la estructura tubular de su chasis, otorgando unas cotas más sport con respecto a la Super Meteor para lograr una moto más divertida de conducir, lo que se ha conseguido más allá de lo que podía imaginar antes de subirme a ella.

GRAN URBANITA

Antes de ponerme a sus mandos me llama la atención su curiosa combinación de colores que, curiosamente, es la más cara de las 4 disponibles.

Al moverla en parado se nota pesada en maniobras antes de arrancar y después de retirar la pata lateral o el caballete central, sí se aprecian los 241 kilos de moto sobre dos puntos de apoyo. Con la puesta en marcha del twin paralelo llegan los primeros recuerdos de este motor, con el que ya he tenido el gusto de "departir" en motos como la Interceptor, Continental y la propia Super Meteor.

Es tan agradable que apenas echas en falta un cuentavueltas en su instrumentación. ¿Para qué? El tacto del twin invita a usarlo en la zona baja y media, siempre con casi la total aparición de tirones incluso a velocidades de peatón, flirteando con el ralentí mientras buscas la

RIVAL

KAWASAKI VULCAN S

Posee un carácter similar y motor limitable. Sin limitaciones, la nueva Eliminator, más barata, tampoco es mala opción.

Motor	twin paralelo, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	649 cc
Potencia	61 CV a 7.500 rpm
Par	62 Nm a 6.300 rpm
Peso	229 kg
PVP	8.600 €

EQUIPAMIENTO
CASCO **BELL RACE STAR DLX FLEX**
CHAQUETA **HALVARSSONS MORA**
PANTALÓN **RACERED RAPTOR**
GUANTES **ALPINESTARS WR-X**
Bbotas **RST AXIOM WATERPROOF**

La opinión del probador

Una moto tiene que entrar por los ojos. Si la Shotgun lo hace, debes saber que conjuga lo custom con cierto tacto sport de una manera muy especial, con pros y contras que debes valorar.

zona de motos en el semáforo de turno. Cuando te mueves así aparece la indicación de conducción 'Eco' en su *display* digital; suele ser un dato que, por lo general, me sobra, porque si tú mismo no sabes si gastas mucha o poca gasolina al abrir o cerrar el "grifo"... apaga y vámonos.

En la esfera del cuadro sí se agradecen detalles como el doble parcial, la inclusión de nivel de gasolina y un reloj horario, aunque el tamaño del conjunto sean tan reducido que cueste consultarlo de un rápido vistazo. De nuevo hay que recordar que se trata de una moto de estilo clásico y que algunos de estos elementos, llegado el momento de cribar, sobrarían; bien hecho por el esfuerzo de incluir todo ello, aunque haya sido en muy poco espacio.

A la agradable pulsión de su motor se le suma un tacto de cambio extraordinario, corto y preciso, suave de selector y siempre dispuesto a exprimir, si toca hacerlo, las prestaciones de un motor que te impulsa con la energía suficiente como para que te olvides del peso general. Cierto es que la suspensión trasera sigue siendo tan firme como lo era en la Super Meteor, pero forma parte de su manera de interpretar la moto urbana, idónea para salir del centro en busca de localidades cercanas cómodamente instalado.

Más allá de las vías de circunvalación y ya en carretera abierta, la Shotgun sorprende por un tacto directo en zonas salpicadas de curvas, ofreciendo muy buenas sensaciones nada premonitorias en un inicio. Cambia de dirección con cierta facilidad y siempre notas cómo pisa y trabajan las suspensiones... con la salvedad del "golpe de riñón" proveniente del tren posterior. Al tiempo, se podría pensar que la frenada sería justa a tenor del único disco delantero, pero no, cumple con su cometido incluso cuando las prisas se apoderan de tu ritmo. Al final cumple con aquello de ser una custom sport, desde luego. ■

CONCLUSIÓN

Si lo tuyo es personalizar tu propia moto, no dejes de pensar en hacerte con la Shotgun 650, porque en cierto modo ya viene preparada para ello, a lo que deberás sumar el precio de las piezas adquiridas como opción. Pero si te gusta esta Royal Enfield tal cual, es que te llama lo custom con tintes sport, con una pintura muy acertada que además es la más cara de las 4 disponibles en su catálogo. Buena urbanita y divertida en carretera abierta, no defrauda en ningún ambiente. Bien al contrario, sorprende.

El cuadro mezcla información analógica y digital, siendo esta última abundante para el espacio disponible.

La pareja de amortiguadores traseros aporta clasicismo al conjunto, pero deberían filtrar mejor.

El único asiento de serie es tan cómodo como indica su aspecto y, sobre todo, muy accesible por su corta altura al suelo.

Un solo disco delantero de 320 mm basta para detener todo el peso del conjunto sin agobios.

ZONTES S350

Cruiser en estado puro

La Zontes S350 es una prueba más de la vitalidad de la marca y de la certeza de que, basándose en una misma plataforma, es posible conseguir motos muy diferentes, y no sólo desde el punto de vista estético. En el caso de la familia 350, además de la S, existen la GK, TX, R, V y X, cada una con personalidad propia bien diferenciada.

POR **PEDRO PEREIRA** • FOTOS **PAULO CALISTO**

4.587 EUROS

Centrando nuestro análisis en la elegante S350, es imposible quedar indiferente ante su inspirada estética, con toques de clasicismo, mezclados con modernidad tecnológica, todo ello envuelto en un atuendo oscuro, con diferentes tonalidades de negro y mucho encanto. Sin embargo, una moto tiene que ser mucho más que una estética elegante y bien lograda para conquistar y sus atributos son muchos, pero su impactante estética es fundamental. Adaptando libremente la famosa expresión popular y teniendo en cuenta que el César tenía varias esposas: La S350 es como la mujer del César. No basta con ser honesta, hay que parecerlo.

AIRE DE FAMILIA

La S350, para bien o para mal, tiene muchos rasgos de la familia 350, empezando por el motor, un monocilíndrico de 348 cc refrigerado por líquido que entrega 39 CV a 9.000 rpm, un momento en el que ya se esfuerza y la vibración amenaza con hacerse omnipresente.

En términos de par, nadie espera que el neumático trasero extra ancho (180/55 R17) deje su huella en el asfalto en un arranque intempestivo. Sin embargo, siempre hay 32,5 Nm, obtenidos a 7.500 rpm, en una banda en la que el motor sigue rodando cómodamente, la vibración es contenida y los valores del velocímetro están poco por encima de los límites legales, en sexta. La caja de cambios de seis velocidades sigue siendo la misma: fácil, sin falsos neutros, no demasiado ruidosa e incluso con el selector en una posición más adelantada, que no causa ningún problema. Por supuesto, la relación peso/potencia de 5 kg/CV no es la más interesante, pero para una moto de este perfil y cilindrada no compromete, incluso puede ser divertida y permitir una conducción más comprometida de lo que cabría esperar. El opulento equipamiento sigue siendo marca de la casa, y de la buena: iluminación full LED, arranque sin llave (que se puede llevar en la muñeca como una pulsera), cuadro de mandos TFT en color con mucha información, control de presión de →

www.zontesmotos.es

MIRA AQUI EL VÍDEO

https://youtu.be/AIYyx1Du5WU

El cruce perfecto entre estilo clásico y prestaciones modernas

FICHA TÉCNICA ZONTES S350

Motor	Monocilíndrico, 4v, DOHC
Cilindrada	348 cc
Potencia	39 CV a 9.500 rpm
Par	32,8 Nm a 7.500 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6 velocidades
Velocidad máxima	165 km/h
Chasis	Acero reforzado
Suspensión delantera	Horquilla telescópica invertida de 43 mm
Suspensión trasera	Monobrazo oscilante con amortiguador central
Freno delantero	Disco de Ø320 mm, pinzas de dos pistones, ABS
Freno trasero	Disco de Ø 265 mm, pinza de pistón simple, ABS
Neumático delantero	120/70 - 17"
Neumático trasero	180/55 - 17"
Distancia entre ejes	1.430 mm
Altura asiento	750 mm
Peso declarado	195 kg
Capacidad depósito	16 litros
Consumo medio	3,9 l/100 km
PVP	4.587 €

VALORACIÓN ZONTES S350

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆

La parte trasera es muy moderna y está bien diseñada. Las formas son sencillas pero están muy bien realizadas.

Porque los gadgets son indispensables, hay una doble toma USB para cargar tus dispositivos.

Es una moto en la que destacan los detalles, como la óptica LED, muy elegante, discreta pero moderna a la vez.

neumáticos (TPMS), conectividad y dos puertos USB, son sólo algunos ejemplos.

Es una lástima que una limitación común a otros modelos no haya sido actualizada... la abundante información disponible en la pantalla todavía no existe en la lengua de Cervantes. Además, la supresión del mando de desbloqueo automático del depósito de combustible, ya que todavía existe para el asiento, tiene poco sentido. Entendemos el concepto más clásico, pero la solución encontrada no parece adecuada: una llave física colocada debajo del asiento. Evidentemente, habría sido preferible mantener la solución encontrada en otros modelos, entre otras cosas porque la estética del depósito de 16 litros, en color mate y en forma de gota de agua, ya le da el aspecto clásico deseado.

CLÁSICO DE ÉPOCA

En una vista de 360°, un detalle llama la atención: el magnífico conjunto de llanta trasera sobre un basculante monobrazo de aleación de aluminio. La estética general recuerda a las producciones de otras marcas, con modelos más ruidosos y conocidos, lo cual es un cumplido, y dan ganas de coger la S350 y conducir sin rumbo. El frontal se caracteriza por el gigantesco faro y unos intermitentes de bonito diseño, al igual que los espejos retrovisores, más eficaces en términos estéticos que funcionales. La opción de ocultar gran parte de los componentes mecánicos es interesante, pero la elección de ocultar por completo el escape probablemente no será consensuada. Puede que incluso favorezca la seguridad al evitar el riesgo de quemaduras, pero acaba ocultando un importante elemento estético de la moto. Y no hay mucho que decir sobre su sonido. La Norma Euro5 es muy exigente en esta materia y los escapes actuales son cada vez más apagados, casi inaudibles, pero es por una buena causa.

La escasa altura libre al suelo del asiento, 750 mm, hace que sea muy fácil conducir y poner los pies en el suelo, incluso para las personas más bajas. El hecho de que los reposapiés sean regulables en dos posiciones también ayuda incluso a los pilotos más altos. El manillar es ancho, sin exageraciones, y la posición de conducción es fácil, sin que el depósito te obligue a flexionar demasiado las piernas. En otras palabras, es una moto para disfrutar, preferiblemente de forma más relajada y distendida, quizá incluso un poco egoísta.

SENSACIONES DE CONDUCCIÓN

Puede que cueste un poco acostumbrarse a los mandos, dada su profusión, pero todo está ahí e incluso de noche es un placer contar con botones iluminados que hacen la vida mucho más sencilla.

El motor despierta a la vida, sin un quejido y con un ronroneo ronco y algo de vibración, pero sin exagerar, aunque se nota un tanto cuando miras por los retrovisores. Una vez que la pones en marcha, rápidamente te conviertes en uno con la máquina, tal es la facilidad con la que obedece a tus órdenes, incluso si hay cierto sobredimensionamiento de algunos componentes, como el sistema de frenado o el neumático trasero, que fácilmente podrían soportar un motor mayor.

La moto gira con una facilidad inusual, y el hecho de que el centro de gravedad esté muy bajo ayuda. Los neumáticos CST en sí no comprometen, y lo único que nos faltó era rodar por carreteras mojadas para ver cómo se comportan en esa situación específica.

La pantalla TFT tiene toda la información necesaria, varios mo-

dos de visualización e incluso dos modos de conducción diferentes: Eco y Sport, cuyas diferencias son mínimas. Por cierto, la autonomía de combustible no se actualiza automáticamente mientras conduces. Puede ser solo un error y, a nivel de las barras, el funcionamiento es el esperado, pero en la distancia kilométrica no ocurre.

En cuanto al consumo de combustible, el fabricante menciona algo más de tres litros, lo que equivale a una autonomía teórica de más de 400 km con el atractivo depósito de 16 litros. Como consecuencia de que el motor aún no se ha rodado y de una conducción más comprometida, la cifra global fue de algo más de cuatro litros a los 100 km, lo que puede considerarse aceptable.

Así, en términos de manejo general, la S350 se siente bien, gira sanamente, tiene una excelente capacidad de frenado y sólo la suspensión tiene algunas dificultades para lidiar con las irregularidades del terreno, especialmente en la parte trasera, algo que el sillín esponjoso ayuda a mitigar, pero no lo suficiente, especialmente para el pasajero. ■

La rueda trasera es uno de los puntos fuertes del modelo, mecanizada, con monobrazo y neumático ancho de 180 mm.

El salpicadero TFT muestra toda la información necesaria, pero tiene una pega: la información sólo se muestra en inglés o chino.

Bajo el asiento no hay espacio de carga, pero sí acceso a la batería y a algunas herramientas básicas que pueden ser muy útiles.

CONCLUSIÓN

La Zontes S350 aprovecha un nicho de mercado con potencial y tendencia a crecer, el de los titulares del carnet A2. Por un precio de venta de 4.587€ (IVA y transporte incluidos, no así gestoría, tasas e IVTM), reúne lo mejor de ambos mundos: razón y corazón.

La leyenda se alarga

HONDA XL750 TRANSALP

Cuando algo funciona, mejor mantenerlo. Es así de sencillo. Solo la norma Euro obligó a Honda a abandonar la penúltima edición de la eterna Transalp, una trail que arrancó al tiempo que el propio concepto que la arropa. Sin embargo, ha sido recuperar su apellido para alargar su sombra y acaparar, de manera instantánea, su merecido protagonismo en nuestro mercado. Como se suele decir, "quien tuvo, retuvo". Así lo demuestra en esta prueba la que ya es, por méritos propios, la Transalp más moderna, atrevida y potente de la historia.

POR **LUIS LÓPEZ LOZANO** • FOTOS **ISRAEL GARDYN**

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram

Han sido muchas y muy variadas las versiones aparecidas de la Transalp, demostrando que siempre se ha presentado como una moto viva, inquieta y con ansia de aventura. La que aquí nos ocupa es, de largo, la más potente y capaz jamás producida en las dependencias de la firma nipona, lo que ya de por sí resulta un reclamo del que es complicado retraerse.

Ya sea por integrarse en el grupo de motos trail limitables para el carnet A2 o por sus capacidades como vehículo que acerca la aventura a tu mundo, tal vez porque eres un nostálgico de las motos y el apellido Transalp te lleva a otros tiempos, lo cierto es que se trata de una moto que ha causado verdadera sensación; y su impacto ha →

www.honda.es

VALORACIÓN	HONDA XL750 TRANSALP
Diseño	★★★★★
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆

FICHA TÉCNICA	HONDA XL750 TRANSALP
Motor	Bicilíndrico paralelo, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	755 cc
Potencia	92 CV a 9.500 rpm
Par	75 Nm a 7.250 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6 relaciones
Vel. máxima	211 km/h
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida, barras de 43 mm, rec. 200 m
Suspensión trasera	Monoamortiguador progresivo, rec. 190 mm
Freno delantero	2 discos de 310 mm, pinzas de 2 pistones
Freno trasero	Disco de 256 mm, pinza de un pistón
Neumático del.	90/90 - 21
Neumático tras.	150/70 - 18
Distancia ejes	1.560 mm
Altura asiento	850 mm
Peso	208 kg
Depósito	16,9 litros
Consumo	4,5 l/100 km
PVP	Desde 11.000 €

sido tal que al poco de iniciar su venta en nuestro país, fue capaz de situarse en el "top ten" de las más vendidas. Si a todo ello le sumas un precio francamente atractivo, por debajo de los 11.000 €, sería complicado imaginar otro destino menos favorable para la trail japonesa.

Pero comencemos por el principio, porque todo tiene su por qué.

Honda tuvo que retirar la versión previa de la actual XL750 Transalp por no cumplir las normas Euro. Eso implicaba el hecho de que su motor V-twin no era capaz de continuar su larguísima y más que fructífera senda en nuestro mercado, dando vida a otros modelos como la inolvidable Deauville. Sin embargo, y pese a que los motores en V producidos por Honda siempre han gozado de muy buena salud y mejor fama, tocan nuevos tiempos con otros vientos a los que hay que enganchar la vela para continuar la senda del éxito. Y la forma de hacerlo, tal vez la más sencilla al verse reflejada en otras marcas contemporáneas, ha sido concibiendo un twin paralelo con capacidad para ser limitado para el carnet A2.

ACIERTO ABSOLUTO

En este particular Honda no ha arriesgado en exceso y, manteniendo una inteligente política de sinergias, ha dado vida a un motor válido para diferentes motos, como el caso que aquí nos ocupa. Además de animar a una naked de nuevo cuño como la Honda CB750 Hornet, hace lo propio con la XL750 Transalp; de hecho, ha tenido que cambiar su denominación completa, eliminando la V final de su apellido al no seguir su motor dicha configuración. Otras motos de marcas diferentes, en cambio, han optado por conservar la nomenclatura, pero cada uno sabe cómo manejar sus ovejas.

En cualquier caso, el acierto ha sido pleno. La nueva Transalp no solo es limitable para el carnet A2 y suficientemente potente en su configuración libre, sino que también resulta una trail más que atractiva para todo tipo de público, incluido el perteneciente al carnet A. Equipada con llantas de radios (la delantera de 21"), esta Honda le da a todo sin complejos por nada. ¿Qué otro piropo más positivo se le puede ofrecer a una trail hoy día?

Una vez tenemos claro que la ambivalencia de una moto de estas características es todo un reto, intentando llegar a todas partes sin echar en falta nada importante, el simple hecho de decir que la Transalp de

La posición a los mandos está preparada para afrontar cualquier aventura, sin estrés

La opinión del probador

Como trail multiusos no tiene precio. Sigue la senda de las Transalp anteriores, por lo que se trata de una de las motos más interesantes para lo que se te ocurra, pudiendo equiparla más y mejor mediante paquetes opcionales.

nuevo cuño es magnífica para cualquier plan ya debería ponernos en situación. Cierto es que, en nuestro caso, la unidad de pruebas que hemos recibido por parte de la marca nos ha llegado "alicatada" para la aventura más salvaje que se te ocurra, aunque la verdad es que nuestra intención era centrarnos en su comportamiento asfáltico, dejando el off-road como un apartado extra que ofrece la Honda y en la que probablemente se moverá más bien poco, en comparación con el grueso de usuarios, que la destinarán para sus desplazamientos diarios y viajes "pisando por lo negro", sobre todo.

EL ACIERTO ES PLENO PARA USUARIOS DEL CARNET A2, Y ES SUFICIENTEMENTE POTENTE PARA LOS DE CARNET A

TU ELECCIÓN

Así, algunas de las piezas que verás en la moto empleada para esta prueba son accesorios, como las defensas superiores e inferiores, protección de cárter motor incluida, faros antiniebla, protectores de manos, parrilla para el radiador, ampliación de transportín... Forman parte de paquetes que puedes adquirir bajo tu propia elección y que, lógicamente, encarecen el precio final. Eso sí, teniendo en cuenta que quieres rodar hasta arriba en cuanto a opciones se refiere, con la XL750 Transalp lo conseguirás, seguro.

Se trata de un aspecto que consigue acrecentar todavía más el rango de uso de esta trail, lo que no significa que adquiriéndola estrictamente de serie la moto salga "pelada". Honda se ha asegurado de ofre- →

El tacto de la llanta de 21" no pone trabas para pasártelo de cine entre curvas asfálticas

Pese a la abundancia de mandos en las piñas (la izquierda sobre todo), lleva poco tiempo acostumbrarte a manejarlo todo.

El display TFT de 5" ofrece varias visualizaciones y conectividad al teléfono móvil. Hay información algo pequeña, pero en general está bien diseñado.

Se agradece en una trail la disposición de una toma de corriente para conectar "gadgets" varios, tanto en el día a día como en la aventura lejana.

Los accesorios de nuestra moto de pruebas pertenecen a paquetes 'extra' ofrecidos por Honda, 100% recomendables

EQUIPAMIENTO

CASCO **BELL RACE STAR DLX FLEX**
CHAQUETA **HALVARSSONS MORA**
PANTALÓN **RACERED RAPTOR**
GUANTES **ALPINESTARS WR-X**
BOTAS **RST AXIOM WATERPROOF**

RIVALES

BMW 850 GS

La trail polivalente de acceso y limitable a carnet A2 del fabricante alemán. También puedes escalar en potencia y precio dentro de BMW y, de momento, disminuir de cilindrada.

Motor	Twin paralelo, 8v, refrig. líq.
Cilindrada	853 cc
Potencia	95 CV a 8.250 rpm
Par	92 Nm a 6.250 rpm
Peso	233 kg
PVP	Desde 13.380 €

YAMAHA TÉNERÉ 700

Es la moto a batir. Ha barrido el mercado con sus diferentes versiones que parten de un precio inferior al de la Transalp con, eso sí, menos potencia en juego.

Motor	Twin paralelo, 8v, refrig. líq.
Cilindrada	689 cc
Potencia	73 CV a 9.000 rpm
Par	68 Nm a 6.500 rpm
Peso	205 kg
PVP	Desde 10.999 €

cer un equipamiento a la altura de los tiempos que corren, con una instrumentación TFT que calca a la de la Hornet, es decir, con información de todo tipo que puede ampliarse mediante el sistema multimedia configurado por la marca para sus modelos de nueva generación (conexión *bluetooth* para el teléfono con manos libres, indicaciones del navegador o conversaciones con el pasajero). Sin pagar más por ello, podrás emparejar tu smartphone al TFT para obtener información de llamadas entrantes.

Junto al motor bicilíndrico de 755 cc y 92 CV en modo "full", encontramos una parte ciclo sencilla pero que, a la postre, resulta providencialmente eficaz sobre cualquier tipo de terreno. A la horquilla invertida Showa de 43 mm de diámetro se le suma un amortiguador progresivo trasero Pro-Link con escasas posibilidades de regulación; he aquí otra forma de ofrecer un precio contenido sin aportar fallas al conjunto. Lo mismo se podría decir del conjunto de frenos con discos de 310 mm lobulados y pinza de anclaje axial. Cumplen y listo.

APTA PARA TU VIDA

¿Cómo consideras que debe ser tu vida a los mandos de una trail? ¿Es por eso por lo que son tus favoritas, o porque te dejas llevar por las sinergias del mercado? Sea como fuere, la Transalp se adapta a tu vida, independientemente de lo que hagas con ella a diario, tal vez los fines de semana, en vacaciones, con pasajero o sin él...

Tú decides, porque esta "siete y medio" te propone ser tu guía a diario, llevándote a trabajar cómo-

damente instalado en su asiento de doble altura suave, sin estridencias, como queriendo continuar la línea del conjunto. Además, dispones de una versión súper reducida para usuarios de piernas más cortas.

Una vez situado a los mandos, te darás cuenta de que se trata de una moto gentil contigo. Nada queda forzado y cualquier control resulta suave, desde el puño de gas, pasando por el tacto de los frenos sin olvidar el del embrague, facilitando recorridos urbanos incluso cuando los atascos te asaltan siendo el "pan nuestro de cada día". Da igual el mapa de motor que elijas de entre los 5 disponibles: Sport, Standard, Rain o Gravel, –además de un User totalmente configurable– porque la respuesta del motor suele ser decidida en aperturas de gas inmediatas, o más suave si las prisas no te obligan a avivar el ritmo de marcha.

De hecho, si ruedas de vez en cuando por tierra, como nosotros hemos hecho, puedes confiar totalmente en el control de tracción HSTC y el ABS, incluso si tu nivel de conducción off-road es mínimo. La electrónica de la Transalp funciona realmente bien y se adapta a lo que le exijas en cualquier circunstancia. Si en tierra ya puedes confiar en sus niveles de intervención, ni te darás cuenta de su "silencioso" trabajo rodando sobre asfalto. Además, es tan divertido este motor en zonas viradas, por ejemplo, que solo tendrás que concentrarte en desplegar tus dotes de pilotaje mientras la XL750 obedece las indicaciones. La llanta de 21" no llega a ser un obstáculo sobre asfalto y ofrece información de lo que sucede sobre cualquier ángulo de inclinación. Si a ello le sumas unas suspensiones de agradable tacto, el resto se convierte en una interminable sensación de confort y diversión a partes iguales; y, para rematar, a un precio bastante ajustado para mayor satisfacción. Así que con ella casi todo es "más": más kilos, más tamaño, más par, más caballos, más precio... y, desde luego, un motor que corre muchísimo más y empuja una barbaridad. ■

CONCLUSIÓN

Para nostálgicos y nuevos usuarios. No hay público que se le resista, llegando al corazoncito de los más veteranos a través de su decoración tricolor que evoca el diseño de la primera versión, con motor 600 cc en V. El nuevo bicilíndrico en paralelo es tan apropiado para conducción deportiva como para rodar por pistas de tierra, incluso sin apenas experiencia, la electrónica lo hará por ti; ese es su trabajo.

El twin paralelo de 755 cc ofrece 92 CV fácilmente aprovechables mediante diferentes curvas de motor. Un prodigio en cantidad y calidad de la potencia ofrecida.

Sencillos pero eficaces son los frenos de la Transalp que, por cierto, no se queda corta en diámetro con discos de 310 mm. Las pinzas son de anclaje axial.

El asiento de esta trail es amplio y confortable para piloto y pasajero. Puedes elegir una altura al suelo más reducida si lo necesitas.

La imagen de la Transalp del siglo XXI recuerda a la de finales del XX. Esta decoración es todo un acierto

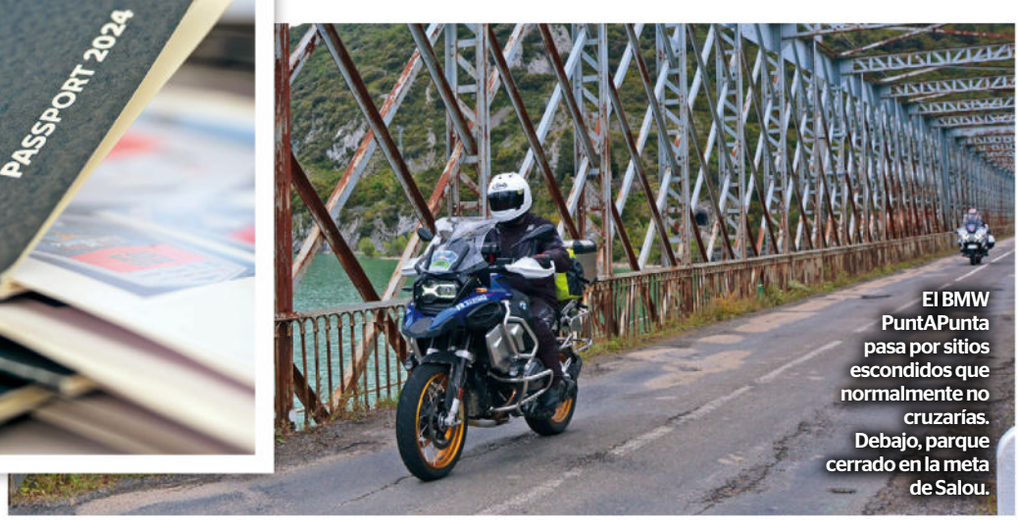
BMW PUNTAPUNTA '24

Kilómetros de placer

La XI Edición del PuntAPunta de BMW Motorrad ha vuelto a ser un éxito sin precedentes. Las 700 inscripciones que la marca puso en circulación hace meses se agotaron en apenas una hora, como si de un concierto de la última estrella pop de moda se tratase, y en los mentideros de la prueba se podía oír que 400 más se quedaron con las ganas de asistir. ¿Puedes imaginar algún otro evento no competitivo capaz de reunir a más de 1.000 motos para rodar a través de media España en agotadoras jornadas, simplemente, por puro placer? Sin duda, el PuntAPunta es el evento motero más esperado del año.

POR **ALEJANDRO MÉNDEZ** • FOTOS **BMW MOTORRAD / FOTOSCARRERAS**

La botija de agua que transporta agua de un mar a otro es casi un icono. Y el Pasaporte, un objeto coleccionable codiciado.



El BMW PuntAPunta pasa por sitios escondidos que normalmente no cruzarías. Debajo, parque cerrado en la meta de Salou.

No te mentiré. El PuntAPunta de BMW Motorrad España es un evento que ya conozco, en el que he estado varias veces y, aún así, cada año que tengo el privilegio de asistir, acudo con el mismo entusiasmo que si fuera la primera vez. Y ello a pesar de que a veces hay que 'pasar las de Caín' simplemente para alcanzar el punto de salida, ya sea, por ejemplo, en forma de sufrir lluvias torrenciales en carretera, o de hacer largas kilometradas en tiempo récord para llegar en hora a las verificaciones iniciales.

Te lo diré claramente: no es un evento para moteros novatos. Es cierto que no es necesario ser experimentado, ya que, al no ser competitivo sino turístico, sólo hay que seguir las indicaciones y conducir por carreteras "relativamente" fáciles. Pero sí hay que ser capaz de estar sobre la moto entre cinco y siete horas durante, prácticamente, cinco días seguidos. Aunque la recompensa merece la pena. Y no hablo únicamente del ansiado trofeo 'Finisher' que logras cuando acabas, y que tiene la mágica capacidad de concentrar y guardar dentro los recuerdos de la prueba; ni del pasaporte de viaje, que debes mimar durante la ruta porque guardas en él los tickets de Pintxo, merecido 'maná' y punto de descanso de las maratonianas jornadas, y también donde sellas los Controles de Paso que certifican que has completado la ruta y que te dan derecho a obtener el mencionado Finisher; ni tampoco del merchandising que te dan de regalo con la inscripción (camiseta conmemorativa, pulsera, Buff, botella y mochilita). Todo forma parte de la experiencia, sí; pero para mí, sinceramente, la recompensa fi- →

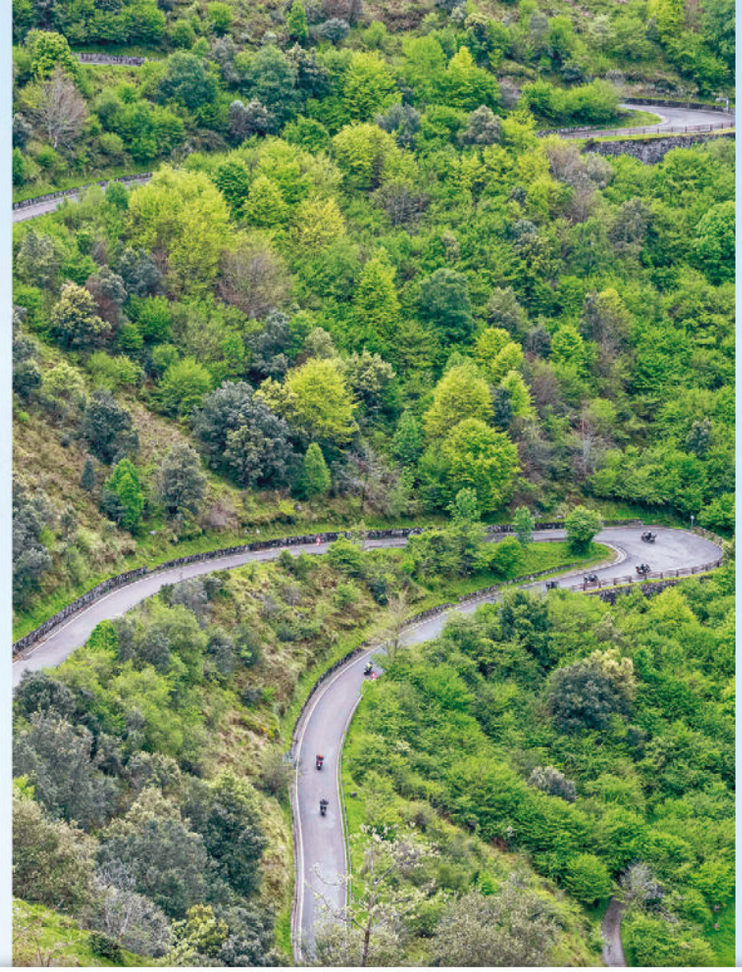
nal, lo que más valor tiene, son las carreteras rodadas, los pueblos atravesados; en definitiva, los kilómetros realizados. Creo que eso es lo que le da valor a un evento como éste. Y te cuento por qué.

ESCUELA DE APRENDIZAJE

No creo que nadie de los que haya participado pueda decir que está "chupao al 100%". Porque si crees que va a ser así, en algún momento surge alguna dificultad o un rato de especial dureza que te recuerda que una aventura en moto es imprevisible, estés donde estés. Puede ser una carretera rotísima que te machaca brazos y culo, y te deja los riñones al Jerez; un chaparrón o una tormenta que convierte la ruta en tu particular pequeño infierno; algo que da un valor específico a lo que estás haciendo, y entonces pasa de ser una simple ruta a algo verdaderamente especial.

Puede ser cualquier cosa de las cien a las que quedas expuesto una vez en ruta, entre ellas animales en medio de la carretera; no es la primera vez que nos tropezamos con vacas, cabras u ovejas en plena calzada, o algún "recuerdo" de ellas justo en mitad del camino; gamos o ciervos que se cruzan inesperadamente, paisanos o viandantes, también en ruta. Hay que sortear mil y una curvas, y aun alguna más; sobre suelo fácil, difícil o muy bacheado; por carreteras enteras o rotas. Hay que pelear contra giros erróneos o intersecciones mal tomadas por tu parte y, por supuesto, contra el kilometraje descuadrado. En algún momento surge, incluso, la duda de si llevas el camino correcto. Aunque parezca imposible, con 700 motos participando puedes encontrarte solo en la carretera y piensas que has cometido algún error cuando, de repente, ves un coche parado haciendo fotos, un dron sobrevolando o alguna moto un poco más adelante, tan solitaria como tú, y entonces recuperas la confianza que nunca debiste perder y sigues la ruta. En esos momentos difíciles o duros, te sientes aún así un privilegiado por poder participar.

Y quieras o no, hay que seguir, ya que una vez iniciada la ruta te pica



Aunque no parezca posible con 700 motos, puedes encontrarte solo en la carretera.

Si te gusta el mototurismo y los bellos paisajes el BMW PAP ofrece grandes dosis en pocas jornadas

La ruta de este año partía de un emblemático edificio de Santander: el Palacio de la Magdalena.

el 'gusanillo' de llegar al 'pintxo', de sellar todos los CP's, de acabar, de alcanzar el Finisher. Para lograrlo con éxito, te revelaré un pequeño truco: confía en tus amigos los fieles pictogramas del Roadbook, son los que de verdad ayudan. Y este año, además, eran a color; toda una obra de arte.

¿Crees que exagero? Observa las caras de la gente en las fotos y los vídeos de internet. Te aseguro que esas sonrisas y esa felicidad son reales. El PuntAPunta es ante todo buen ambiente y buen rollo. Cientos de riders llegan desde todos los puntos de España, de países vecinos como Francia, Italia, Portugal, Reino Unido, o de lugares como Bulgaria, Noruega, Argentina o Cabo Verde, para vivir 4 días únicos haciendo lo que más les gusta: viajar en moto como una gran familia; buena gente que te ayudará a sortear dificultades o salir de situaciones difíciles (como un enorme charco de agua y barro en medio de una pista de tierra erróneamente elegida; si no llega a ser por un simpático grupo de moteros de Sevilla, no lo cuento).

Las rutas escogidas por el Gran Maestre Toni y su equipo, te obsequian con carreteras que no visitarías de ninguna otra manera, y con paisajes realmente bellos. Puede que incluso conozcas ya esa ruta o la ciudad que la atraviesa, pero la manera de entrar esta vez en ella, en moto y acompañado de, tal vez, quince, veinte o más motos, es totalmente distinta a como lo harías tú solo y ese momento adquiere otra dimensión.

Participar en el PuntAPunta y todo lo que él conlleva te gradúa; influye mucho en el posible miedo que puedas tener a la carretera, ayudando a mitigarlo o, incluso, disiparlo. Aún así, y a pesar de todo ello, me ratifico en el titular de estas líneas. En mi caso, fueron 2.400 kms en cinco días, Madrid-Santander-Logroño-Ainsa-Salou-Madrid, incluidas varias horas de lluvia y bastante mal tiempo con carreteras "delicadas".

Pero el trabajo hecho merece la pena y estoy deseando volver a otra edición. Y no solo yo. La gran mayoría de los 700 participantes (y alguno más que no ha podido) ya esperan ansiosos la apertura de inscripciones del año que viene, estoy seguro. ■

Los parques cerrados de cada jornada son reuniones multitudinarias de apasionados moteros.

Un operario revisa manualmente la calidad del acabado de un neumático

VISITA A FÁBRICA MICHELIN EN LASARTE

Fabricando el futuro

El mismo año en que Michelin conmemora su 135 Aniversario, una de sus principales fábricas a nivel global, y asentada en nuestro país, celebra también su 90º cumpleaños. Lasarte es lugar clave para la fabricación de los neumáticos franceses de moto a escala mundial. Hemos podido visitar sus instalaciones, auténtico compendio de eficiencia y productividad, y constatar por qué se encuentra a la vanguardia de la tecnología: orden, pulcritud, limpieza y un gran protagonismo de la robótica marcan el funcionamiento de la producción mundial de neumáticos de moto.

POR **ALEJANDRO MÉNDEZ** • FOTOS **MICHELIN**

'Es momento de beber', el primer cartel promocional en el que aparece Bibendum en 1899, obra del diseñador francés O'Galop. Debajo, 90º Aniversario de Lasarte.

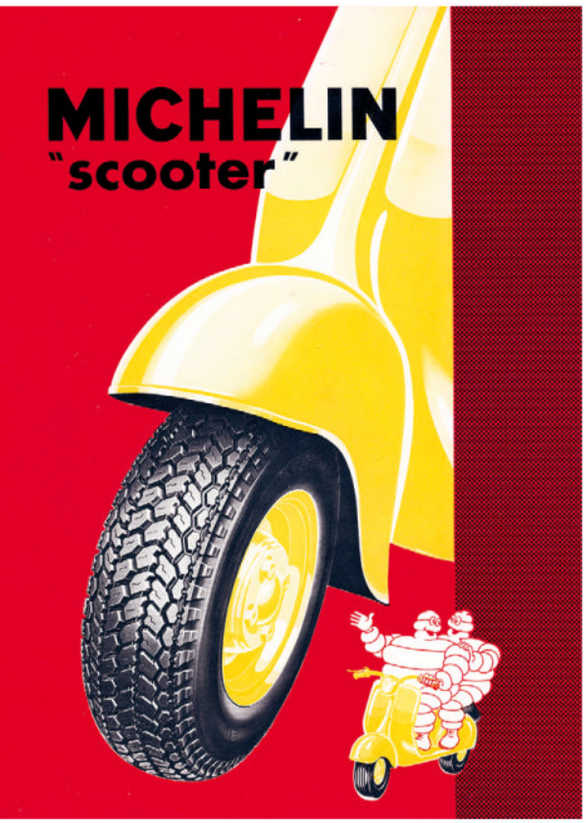
Inaugurada en 1934, la de Lasarte es la decana de las cuatro factorías que Michelin tiene en España, ubicada a poco más de 10 kilómetros de San Sebastián. Y en su larga trayectoria industrial de casi un siglo ha fabricado una gran diversidad de productos.

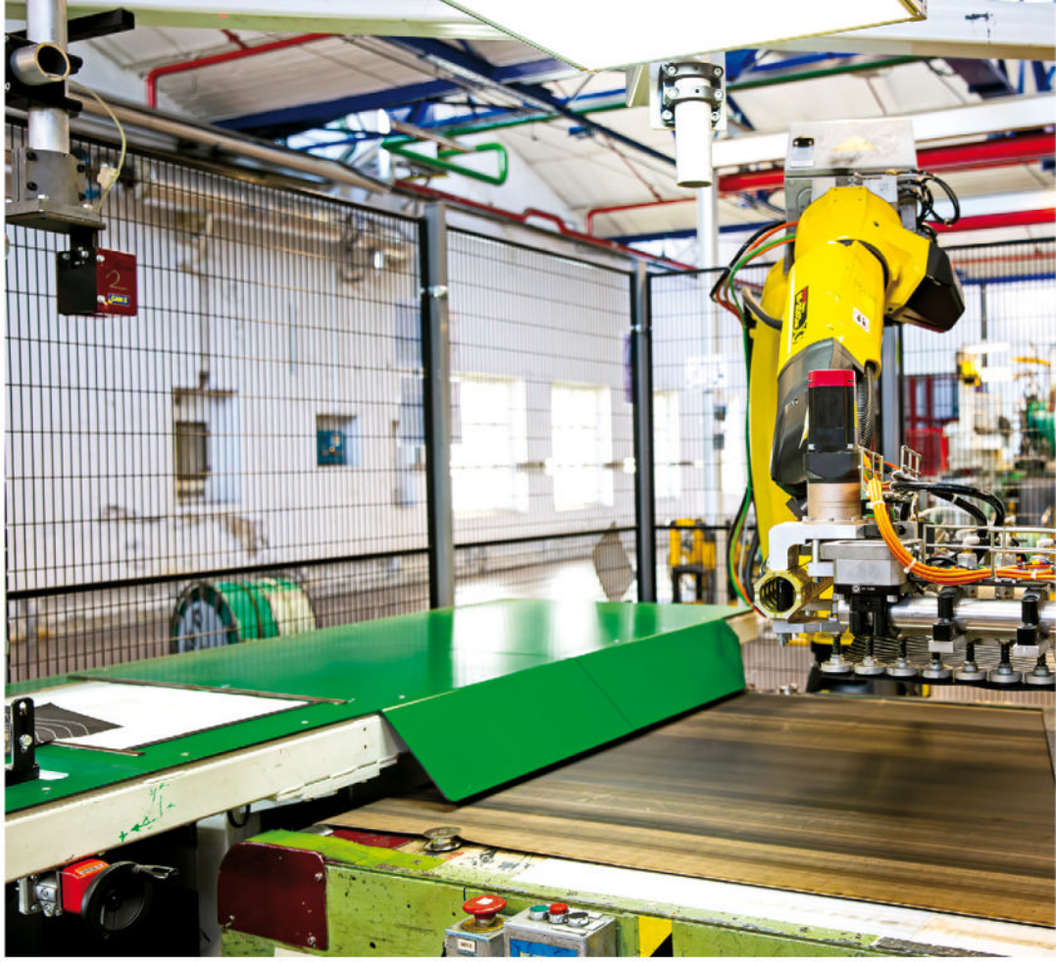
En 1934 comenzó la producción con su primer neumático, un modelo destinado a vehículos de turismo. Durante el periodo que abarca el comienzo de la Guerra Civil española y el final de la Segunda Guerra Mundial, la factoría destinó su producción a la armada y a la ayuda humanitaria.

En la segunda mitad del siglo XX dedicó sus esfuerzos a la fabricación de neumáticos de todo tipo excepto los de aviación, iniciando con ello tres décadas de amplio crecimiento. Y fue en 1980 cuando se especializó en la producción específica de neumáticos de moto y turismo, dedicándose a ello en exclusiva durante casi otros 30 años.

A partir de 2007 centró todos sus esfuerzos en ser la primera, y prácticamente la única factoría de la firma dedicada a la producción exclusiva de neumáticos de moto, hasta el punto de que, en la actualidad, Lasarte es la fábrica más importante de la firma en la fabricación de neumáticos radiales de moto de altas prestaciones para su uso en la calle, además de algunos otros para la competición; desde aquí se exportan a todo el Mundo.

En el ámbito de la competición, Lasarte, a pesar de está perfectamente cualificada para ello, no produce los neumáticos de MotoGP ya que otra factoría en Francia es la que se encarga de ello al estar logísticamente más cerca de la producción de la goma utilizada; pero sí realiza, por ejemplo, la producción de los neumáticos utilizados en el Campeonatos del Mundo de MotoE, entre otros. →





INNOVACIÓN MUNDIAL

Desde hace varios años la factoría donostiarra es una importante referencia mundial en cuanto a la excelencia de sus operaciones, avalada por sus espectaculares cifras de producción, que alcanzan regularmente casi 13.000 toneladas de neumáticos al año, pudiendo llegar hasta las 18.000.

LASARTE ES LA ÚNICA FÁBRICA CON TODO EL FLUJO DE TRANSPORTE INTERNO AUTOMATIZADO GRACIAS A ROBOTS AGV

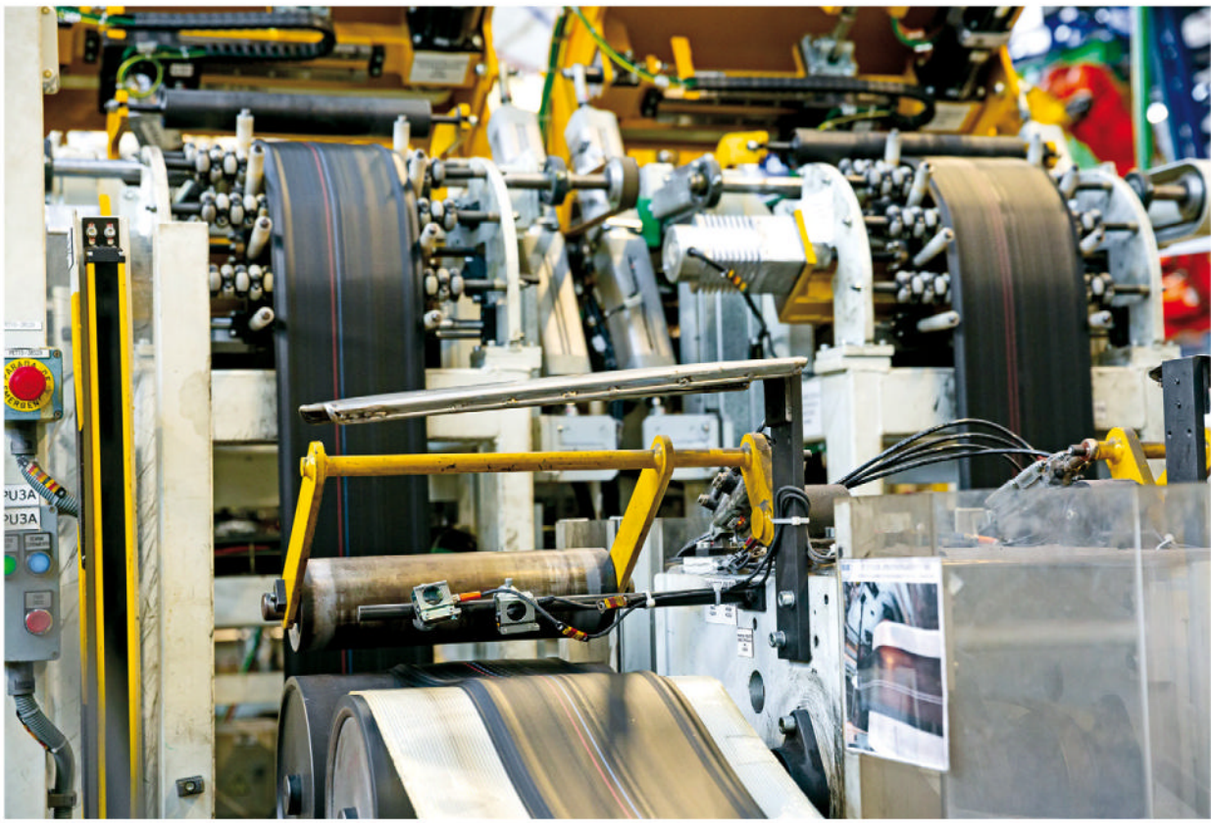
Su plantilla, formada por casi 500 personas, son todos especialistas en su labor, y muchos de ellos conforman un relevo generacional continuando una tradición, en muchos casos, familiar. Pero uno de los aspectos más sobresalientes de la fábrica es que se trata de la única con todo el flujo de transporte interno automatizado con la presencia y participación activa de un gran número de Vehículos de Guiado Autónomo, AGV por sus siglas en inglés. Estos AGV's son vehículos industriales que transportan la mercancía por el interior de la planta guiados por sensores láser distribuidos estratégicamente. Su uso permite la automatización en muchos de los procesos de producción el manejo de materiales, optimizando la eficiencia y la productividad. Toda su organización y el complejo proceso de conversión ha sido elaborado conjuntamente con una empresa nacional asentada en Burgos. El resultado es una moderna y vanguardista instalación en la que el personal ha sido descargado de tediosas y pesadas tareas de carga y movimiento de material, y ascendido a supervisión de las máquinas que hacen el trabajo.

ALIMENTANDO EL MERCADO

El producto elaborado por la fábrica va a parar al mercado con la mayor parte de la producción destinada a los segmentos sport touring (47%) y sport-hypersport (32%); el segmento trail se lleva también algo del producto (9%), y el off-road junto con el custom reciben una menor porción (4%, cada uno); el resto de lo producido quedan para el segmento de la competición (MotoE + radial) y al de scooter (2%, respectivamente).

Prácticamente toda la producción de la planta está destinada a su exportación, ya que la firma gala

Lasarte es un hito en cuanto a tecnología moderna. Robots automatizados cortan las capas de caucho para formar los neumáticos.



es primera marca de los principales fabricantes de motocicletas del mercado: BMW, Harley-Davidson, Honda, Aprilia, Piaggio, Moto Guzzi, Yamaha, KTM, GasGas, CF Moto o Yadea, entre algunos otros, cuentan con neumático Michelin como elemento de serie original en sus vehículos nuevos.

NOVEDADES 2024

Para este año, Michelin desveló tres novedades, en forma de tres propuestas asfálticas: sport-turismo, deportiva y trail. Los nuevos Power 6 representan la opción idónea para los usuarios que buscan compromiso entre rendimiento y duración. Es un neumático ideal para uso diario en todo tipo de motos para trayectos urbanos cotidianos, y también para los que buscan fuertes sensaciones sport en salidas por carretera, y está especialmente indicado para motos de más de 600 cc. Para los que quieran un comportamiento decididamente más deportivo, y rodar en carretera y circuito al 50%, el Power GP2 es el más adecuado, añadiendo un paso más en sensaciones para rodar en pista, aunque está homologado para ir por carretera y aportar el mejor agarre bajo cualquier condición, montados en las superdeportivas de última generación.

La tercera novedad es el Anakee Road, un referente para usuarios de motos trail de más de 600 cc y, en este caso, enfocado en ofrecer el máximo rendimiento equipando a este tipo de motos en uso intensivo sobre asfalto, aunque con una mínima capacidad de sortear pistas de tierra ligeras, dados sus genes Anakee. Se ubica por debajo del excelente Road 6, al ser éste 100% asfáltico.

Por todo ello, nuevo producto y la moderna factoría que lo produce, Lasarte, Michelin continúa siendo un referente importante y actor principal en la fabricación Mundial de neumático de moto. ■

La medida justa

TRIUMPH TIGER 850 SPORT

El segundo peldaño en la gama trail de Triumph es una grandísima moto que representa el equilibrio perfecto entre dos mundos; un modelo limitable para carnet A2 con la frescura de la Tiger Sport 660 y herencia mecánica de la 900 GT. Versátil y polivalente como pocas, sus 85 CV cunden mucho y siguen haciéndola ideal para todos aquellos que buscan una moto para todo.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **PALOMA SORIA**

Es fácil de pilotar, agradable y de reacciones inmediatas

12.195 EUROS

La gama Tiger de Triumph cuenta con más de una década de existencia a sus espaldas y, actualmente, está compuesta por nueve opciones diferentes (1200 GT/Rally Pro/Explorer, 900 GT/Pro y 900 Rally Pro, 850 Sport y 660) sumando todos los modelos y versiones del catálogo; una nutrida oferta con la que contentar a todos los viajeros aventureros del espectro trail 2024. Este modelo ha tardado en llegar a nuestro país, pues incluso los portugueses la comercializaron antes. Finalmente, Triumph ha acertado con su importación para el mercado español pues, con el aumento de potencia recibido en las 900 de este año y su imposibilidad de limitación para carnet A2, es lógico que haya dos modelos que cumplan estos requisitos para los que quieren probar "cómo es eso de las tricilíndricas de Hinckley".

Disponible en cuatro acabados, incluidos dos con rojo y un llamativo verde "goblin"

FICHA TÉCNICA TRIUMPH TIGER 850 SPORT

Motor	Tricilíndrico en línea, 12v, refrig. líquida
Cilindrada	888 cc
Potencia y rpm	85 CV a 8.500 rpm
Par y rpm	82 Nm a 6.500 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6
Velocidad máxima	200 km/h
Chasis	Multitubular de acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida Marzocchi de 45 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador Marzocchi con reg. en precarga
Freno delantero	Doble disco flotante de 320 mm con pinza radial Brembo Stylema, ABS
Freno trasero	Disco de 255 mm con pinza de cuatro pistones, ABS
Neumático del.	100/90 - 19
Neumático tras.	150/70 R17
Distancia entre ejes	1.556 mm
Altura asiento	820-840 mm
Peso declarado	192 kg (seco)
Depósito	20 litros
Consumo	5,1 l/100 km
PVP	12.195 €

VALORACIÓN TRIUMPH TIGER 850 SPORT

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★★
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★☆☆

La instrumentación TFT de 5" pulgadas tiene 4 opciones de diseño de información diferentes para que elijas la que más te gusta.

Frenada 'de 10' para la Tiger 850 Sport. Las pinzas Stylema brillan con luz propia.

Asientos anchos y muy confortables, tanto para conductor como para pasajero.

La planta motriz deriva de la Tiger 900 GT del año pasado, siempre fiel al tricilíndrico en línea 12 válvulas "marca de la casa", pero con 888 cc (a pesar de su denominación de 850), cigüeñal T-Plane con orden de encendido 1-3-2 (para una mejor entrega a bajo y medio régimen), doble radiador, caja de cambio de 6 velocidades y embrague asistido anti-rebote. Declara 85 CV y 82 Nm a 6.500 rpm, más que suficiente para disfrutar en cualquier condición y uso. En nuestra prueba reflejó un consumo de 5,1 l/100 km.

Llantas de aleación (delantera de 19" y trasera de 17"), chasis multitubular de acero, basculante de aluminio, horquilla Marzocchi de 45 mm (sin regulación) y monoamortiguador trasero con bieletas de la firma italiana con ajuste manual de precarga, son los principales puntos de su parte ciclo. Su dotación electrónica incluye doble modo de conducción (Rain y Road), ABS y control de tracción (ambos desconectables).

EL MOTOR ES UNO DE LOS MEJORES DE LA FIRMA, TE ENCANTARÁ SU SONIDO

El doble disco delantero flotante de 320 mm, además de pinzas radiales monobloque Brembo Stylema de 4 pistones delante y bomba radial J.Juan dan el toque más pro. Instrumentación TFT de 5" (sin conectividad y con cuatro diseños), iluminación full-LED, maneta de embrague regulable, parabrisas ajustable, toma de corriente, cubrecárter, depósito de gasolina de 20 l., asiento variable (820-840 mm), parrilla trasera portabultos con asideros de pasajero integrados y neumáticos Michelin Anakee Adventure, son otras de sus características. Nuestra unidad de pruebas también montaba cambio semiautomático bidireccional, un extra muy recomendable. El peso en seco total del conjunto es de 192 kg. →

El parabrisas es regulable en altura manualmente, una operación que se agradece para protegerte del viento.

Desde el botón 'M' de la piña izquierda cambias el modo de conducción mientras que desde "la casita" de la derecha te adentras en el menú principal.

La parrilla trasera portabultos metálica permite colocar un *top case* de la marca, muy útil en largas rutas.

El frontal 'pico de pato' es el mismo de la nueva familia Tiger 900.

LISTA PARA TODO

Sobre el asiento de la 850 Sport adquieres una posición natural cómoda y relajada, vas muy integrado, aprovechando además que es regulable en altura en dos posiciones, facilitando así la accesibilidad a usuarios más bajitos. La zona de unión con el depósito está muy contenida y consigue que tus piernas no tengan que abrirse mucho, pudiendo pisar con las plantas de los dos pies en el suelo sin problema. El manillar está cerca de ti y, de frente, tu mirada topa con la pantalla TFT nutrida de toda la información necesaria.

Nada más arrancarla aprecias el característico sonido-silbido tricilíndrico, nada que ver con el resto de rivales, algo que le otorga mucha personalidad. El carácter del motor es contundente, directo y lineal en sus aceleraciones, pero más dulce que las 900 GT anterior a causa de los 10 CV menos respecto a ella. La entrega de potencia en medios es muy aprovechable, básicamente, buscando optimizar la franja de potencia útil que más va a necesitar el aficionado medio para desenvolverse con soltura. El cambio semiautomático permite subir y bajar marchas sin tocar la maneta de embrague; funciona de lujo, es rápido y tiene buen tacto, algo que se agradece cuando sólo te preocupas de disfrutar de la conducción y del paisaje.

En ciudad se agradece su amplio radio de giro, ideal para solventar las maniobras más cerradas y complejas con poco espacio. Por supuesto en una moto de estas dimensiones es mejor llegar bien con al menos un pie al suelo, pero pronto te ha-

RIVALES

BMW
F 800 GS

Trail limitable para carnet A2 que ha debutado este año como escalón de acceso a la gama media junto a la F 900 GS y GS Adventure. Las opciones de configuración son numerosísimas.

Motor	bicilíndrico en línea, 4v, refrig. líq.
Cilindrada	895 cc
Potencia	87 CV a 6.750 rpm
Par	83 Nm a 6.750 rpm
Peso	227 kg (llena)
PVP	11.275 €

SUZUKI
V-STROM 800 TECH

Versión asfáltica de la V-Strom 800 DE, más ligera y con llanta delantera de 19", suspensión con menos recorrido y ABS no desconectable. Su dinámica es excepcional.

Motor	bicilíndrico en línea, 4v, refrig. líq.
Cilindrada	776 cc
Potencia	83 CV a 8.500 rpm
Par	78 Nm a 6.800 rpm
Peso	223 kg (en marcha)
PVP	10.699 €

Admite viajes de media y larga distancia. Se puede completar con accesorios

La opinión del **probador**

La Tiger 850 Sport es la "gran tapada" de la gama Triumph actual, una moto fácil y llevadera que sorprende por su excelente rendimiento y competitividad. No hace falta más para disfrutar de lo lindo.

ces a ella incluso si no mides más de 1,75. En general se muestra fácil de pilotar, agradable e inmediata de reacciones.

En carretera notas tanta agilidad que parece que pesa menos de 200 kg. El chasis multitubular de acero y el motor son tus aliados en todo momento y goza de un buen reparto de pesos. Algo que en ciudad no aprecias aquí se vuelve más notorio y es que la horquilla comienza a hundirse demasiado en frenadas fuertes si vas "ligerito" en tramos revirados. Está claro que el *setting* de suspensión busca más el confort de marcha en ruta que la eficacia en conducción deportiva... y además hay que abaratar, claro.

El capítulo de la frenada queda resuelto de una manera soberbia, con sendas pinzas radiales delanteras dignas de una superbike: unas Brembo Stylema que muerden discos de 320 mm, lo más granado de la prestigiosa firma italiana en lo que a productos de "calle" se refiere.

A PESAR DE LA LLANTA DELANTERA DE 19" SU RENDIMIENTO GENERAL DEJA CLARO QUE ES UNA TRAIL EMINENTEMENTE ASFÁLTICA

Para un uso off-road relajado la 850 Sport cumple, pero tampoco puedes pedirle 'peras al olmo' pues te encontrarás con una suspensión blanda, con poco recorrido y ausencia de reglajes, algo esencial a la hora de adentrarte con garantías en la tierra. Hará tope si comienzas a hacer el "cabra" por lo que un uso comedido será lo más lógico. Un asiento demasiado bajo también condiciona, aunque el control de tracción desconectable o las estriberas dentadas que permiten eliminar la goma para poder apoyar con botas de campo y ganar agarre se agradecen. Está claro que, aun con su llanta delantera de 19", es un modelo eminentemente asfáltico.

CONCLUSIÓN

Está claro que ajustar el precio a 12.195 € (4 colores disponibles: verde/negro, rojo/plata, gris/negro y el gris/rojo de nuestra prueba) tiene sus contraindicaciones, como la horquilla no regulable, la ausencia de extras como el control de velocidad, llave *keyless* o caballete central, o tener un *display* en blanco y negro sin conectividad algo difícil de leer. A cambio te obsequia con una agilidad excelente, accesibilidad para todas las estaturas, frenada de superbike, confort de marcha y bajo consumo.

Como buena trail, esta Triumph pide a gritos maletas laterales o un baúl trasero para dos cascos que se sirven como opción, al igual que puños calefactables, sensor de presión de los neumáticos o cualquiera de los más de 60 accesorios originales específicamente diseñados para ella. Hacerla a tu gusto es tarea fácil. ■

SUZUKI GSX-8S

Tu amiga de verdad

La Suzuki GSX-8S forma parte de esa sugerente oleada de modelos naked de media cilindrada limitables para carnet A2, una tipología de motos caracterizada por su facilidad de conducción, rápida adaptación, versatilidad y equilibrio dinámico. Si quieres una moto para todo que se convierta en la aliada perfecta y no penalice en ningún área concreta, apuesta por la deportividad fácil que te propone la firma de Hamamatsu.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **ISRAEL GARDYN**

Las cilindradas medias están viviendo una segunda juventud en el universo trail, naked y supersport, y Suzuki ha apostado claramente por ellas en el periodo 2023-2024 con el lanzamiento de sus V-Strom 800 Tech (trail), GSX-8S (naked) y GSX-8R (sport-turismo), respectivamente.

Nuestra protagonista ha cogido el relevo espiritual de la carismática Suzuki SV 650, y digo espiritual porque la SV todavía sigue en el catálogo de la firma japonesa por 7.715 €, aunque sin evolucionar desde su última actualización allá por 2016. Cuando llegue la Euro 6 seguro que desaparecerá, poniendo fin a casi tres décadas de "sabor V2". Tampoco hay que olvidar aquella GSX-S750 tetracilíndrica, evolución de la GSR750, cuando los motores tetracilíndricos poblaban el mercado.

La realidad es que los tiempos han cambiado y las necesidades también, al igual que el público. La globalización es una realidad y la externalización de las fábricas un denominador común, por lo que el bicilíndrico en paralelo se ha convertido en el bloque de moda, por costes y su excelente ratio rendimiento-prestaciones.

En este escenario, la GSX-8S se desenvuelve a las mil maravillas. →

FICHA TÉCNICA | SUZUKI GSX-8S

Motor	Bicilíndrico en línea, DOHC, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	776 cc
Potencia y rpm	83 CV a 8.500 rpm
Par y rpm	78 Nm a 6.800 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6
Velocidad máxima	210 km/h
Chasis	Chasis tubular de acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida Kayaba, 130 mm de recorrido
Suspensión trasera	Monoamortiguador KYB reg. en precarga
Freno delantero	Doble disco flotante de 310 mm, pinzas radiales Nissin de 4 pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 220 mm con pinza monopistón, ABS
Neumático del.	120/70 ZR17
Neumático tras.	180/55 ZR17
Distancia entre ejes	1.465 mm
Altura asiento	810 mm
Peso declarado	202 kg (en marcha)
Capacidad depósito	14 litros
Consumo	4,2 l/100 km
PVP	8.899 € 8.299 € (promoción)

Se trata de una moto completamente nueva lanzada el año pasado, que no aprovecha ningún rediseño o plataforma previa existente; savia nueva para la marca japonesa, algo de agradecer. La primera de una nueva generación de motos que podrá dilatarse tanto como la marca japonesa desee.

TODO LO NECESARIO

Comparte propulsor con la GSX-8R, es decir, un bicilíndrico en paralelo 8 válvulas calado a 270º (para emular el pulso y el tacto del motor en V) con 776 cc, 83 CV a 8.500 rpm y 78 Nm a 6.800 rpm, que también integra eje de equilibrado biaxial y embrague asistido antirrebote (SCAS).

A nivel ciclo emplea un chasis tubular de acero con basculante de aluminio, horquilla invertida Kayaba y monoamortiguador trasero de gas con bieletas. La frenada delantera recae en un doble disco de 310 mm mordido por pinzas radiales Nissin (con bomba Nissin) de cuatro pistones. Neumáticos Dunlop Sportmax RoadSport 2 de serie, 810 mm de distancia asiento-suelo, depósito de 14 l. y 202 kg en orden de marcha son otras características.

La electrónica de la GSX-8S incluye tres modos de conducción (A, B, C), acelerador electrónico, control de tracción (3 niveles, desconectable), ABS, cambio semiautomático bidireccional (desconectable) y tecnologías propias de Suzuki (SESS –arranque rápido– y LRA –asistente a bajas revoluciones–). Nueva instrumentación TFT a color de 5” (con sensibilidad lumínica), iluminación full-LED y maneta de freno regulable completan su equipamiento de serie.

GAS AZUL

La GSX-8S ofrece un primer tacto general y una imagen realmente similar a lo que ya encuentras en el mercado, pero algo más contundente en presencia, con un agradecido neumático de 180 trasero (algo que no todas sus rivales calzan) y un depósito con unas dimensiones poderosamente visuales. La óptica delantera sigue el estilo robótico retro-futurista de la marca, seguido de una instrumentación plana y simétrica en la posición de conducción, grande, visible, a todo color y de fácil lectura.

Los primeros kilómetros vas descubriendo esa moto fácil, agradable, sin vibración alguna incluso aunque circules a bajo régimen en marcha

Las maletas laterales semirrígidas son un accesorio extra

La opinión del probador

La GSX-8S es una gran montura para tener en el garaje, apta para todos los usos y públicos, que te saca una sonrisa cada vez que la usas y con capacidad para todo lo que se te ocurra. Lo hace todo fácil.

360º

larga; una gozada. Es una moto con la que resulta placentero circular despacio por las calles de un pueblo, con la que no tienes miedo de cerrar para volver a abrir gas; es muy agradecida desde la perspectiva mecánica. En marcha "se hace querer" muy rápido debido a su buena entrega de par motor, una mecánica que te obsequia con jugosos y contundentes bajos y medios, lo que realmente necesitas en el "mundo real", a la hora de disfrutar por carretera. Freno motor y buenas recuperaciones se alían contigo en todas las deceleraciones y adelantamientos

ENAMORA EN LOS PRIMEROS KILÓMETROS CON ELLA. ES MOTO FÁCIL Y CON UN CARÁCTER NOBLE

que te hagan falta, evitando que tengas que jugar en exceso con la caja de cambio, y eso que es algo verdaderamente placentero: el quickshifter que la acompaña es de lo mejorcito del mercado.

En lo que a la electrónica respecta, se trata de un paquete sencillo sin plataforma inercial pero que, dada las prestaciones y pretensiones de la moto, tampoco hace falta más. El control de tracción es algo intrusivo en los modos 2 y 3; lo ideal es el modo 1, aunque tampoco existe mucha diferencia a ir con él desactivado, opción necesaria si te gusta despegar el tren delantero en alguna aceleración o rasante, aunque tampoco hace falta buscarlo.

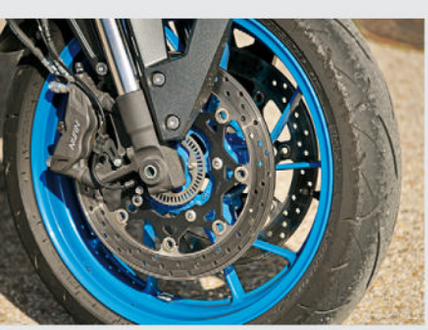
A nivel ciclo, agradeces el empleo de material Kayaba, una marca de prestigio, aunque no sea regulable (el amortiguador sólo lo es en precarga). El chasis y las suspensiones realmente son más duros/as →

Es noble, avisa y no hace nada mal

Las maletas laterales son semi-rígidas y cuestan 375 €. No cabe un casco pero ayudan en el día a día.

Además de lo que se ve, para alojarlas es necesario instalar unos minimalistas soportes laterales para estabilizarlas (75 €).

La instrumentación TFT a color de 5" sensible a la luz incluye toda la información necesaria.



El tren delantero dispone de pinzas radiales Nissin y horquilla invertida Kayaba.

Silenciador corto por debajo del motor para bajar el centro de gravedad y mejorar la agilidad del conjunto.

Desde los botones de la piña izquierda controlas la configuración electrónica de la moto.

RIVALES

HONDA CB750 HORNET

Una de las motos con mejor relación calidad/precio de su categoría. La dotación electrónica y su motor compartido con la Transalp son dos de sus puntos fuertes.

Motor	bicilíndrico en línea, 4v, refrig. líq.
Cilindrada	755 cc
Potencia	92 CV a 9.500 rpm
Par	75 Nm a 9.500 rpm
Peso	190 kg (en marcha)
PVP	7.880 €

YAMAHA MT-07

La última generación aterrizó en 2021, un modelo deportivo y fiable vigente desde 2013, manteniéndose desde entonces entre las más vendidas de España.

Motor	bicilíndrico en línea, 4v, refrig. líq.
Cilindrada	689 cc
Potencia	73,4 CV a 8.750 rpm
Par	67 Nm a 6.500 rpm
Peso	184 kg (llena)
PVP	7.999 €

de lo que esperas, porque cuando quieres darte cuenta llevas un rato a buen ritmo y te encuentras con una moto perfectamente apta para ello, sin carencias ni en las suspensiones ni los frenos. Tanto en curvas rápidas como en las más ratoneras, esa mayor seguridad y confianza se une a los 205 kg llenos, transformándola en un auténtico juguete de precisión que sorprenderá a más de uno. Eso sí, rozar con las estriberas es coser y cantar. La Suzuki GSX-8S lo hace todo tan fácil que permite inclinaciones muy altas... y las estriberas están bajas. Pulir los avisadores será cuestión de kilómetros y deberás sacar más el cuerpo para no andar 'rascando' todo el día.

El consumo medio (en modo A, el más directo y deportivo) durante nuestra prueba en carretera fue de 5,7 l./100 km, lo que podría brindar

VALORACIÓN	SUZUKI GSX-8S
Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★★☆

una autonomía de 250 km por depósito. Las pinzas Nissin delanteras cumplen con creces, sin los extremismos de otras motos más potentes y con un tacto-potencia correcto. El control y modulación del freno trasero es muy bueno, permitiéndote timonear incluso en puntos de máxima inclinación, donde quizá esperas una moto algo más blandita de chasis y, por tanto, más delicada en momentos de deceleración. La GSX-8S se mantiene férrea a su línea, la cual puedes ir cerrando o abriendo con una buena gestión del freno trasero.

EL MOTOR BICILÍNDRICO ES UN PORTENTO DE DIVERSIÓN: TRANQUILO, SI ASÍ LO QUIERES O 'MARCHOSO' SI SE LO PIDES

No hace extraños, te avisa de los límites, es noble y no hace nada mal, siempre que tengas claro que no ruedas sobre una supersport. Quizá, los modelos de la gama Suzuki actual no son los que lideran el imaginario colectivo motorista con cada uno de sus modelos pero, cuando preguntas a todo el mundo que la ha probado, se deshace en elogios hacia cualquiera de sus modelos: por algo será.

La GSX-8S cuesta 8.899 € aunque actualmente está en oferta por 8.299 €, una cifra comedida en un mercado de lo más reñido y enzarzado. Está disponible en tres colores (*Pearl Tech White*, *Metallic Mat Black* o el *Pearl Cosmic Blue* de nuestra prueba), puede limitarse para carnet A2 y cuenta con algunos accesorios oficiales para completarla al gusto de cada propietario: cubremanetas, tapa de colín, manetas, maletas laterales semi-rígidas, bolsa sobredepósito, topes anticaída, etc. Sus principales rivales son Aprilia Tuono 660, Benelli 752S, BMW F 900 R, CFMOTO 800NK Sport, Ducati Monster, Honda CB750 Hornet, Honda CB650R, Kawasaki Z650, QJ SRK 700, KTM 790 DUKE L, Triumph Trident 660 y Yamaha MT-07. Un listado en el que hay de todo para todos los gustos: bicilíndricas, tricilíndricas y tetracilíndricas. ■

CONCLUSIÓN

La Suzuki GSX-8S es una moto muy equilibrada, haciendo de la polivalencia uno de sus puntos fuertes. Facilidad de conducción, buen equipamiento, correcta puesta a punto y buena relación deportividad-usabilidad-comodidad marcan el carácter de este modelo. Sin hacer gala de unas especificaciones especiales respecto a sus competidoras, gana mucho cuando la conduces. Es una moto ideal, tanto para conductores noveles como para otros más experimentados.

FICHA TÉCNICA
YAMAHA TENERE 700 EXTREME

Motor	Bicilíndrico en línea, 8v. Refrig. líquida
Cilindrada	689 cc
Potencia y rpm	73,4 CV a 9.000 rpm
Par y rpm	68 Nm a 6.500 rpm
Limitable	No
Nº Marchas	6
Velocidad máxima	n.d.
Chasis	Doble cuna en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida Kayaba de 43 mm con recubrimiento Kashima, multirregulable. Rec. 230 mm
Suspensión trasera	Amortiguador Kayaba, multirregulable. Rec. 220 mm
Freno delantero	2 discos de 282 mm, pinzas de 4 pistones, ABS desconectable
Freno trasero	Disco de 245 mm, pinza flotante de 2 pistones, ABS desconectable
Neumático delantero	90/90 - 21
Neumático trasero	150/70 R18
Distancia entre ejes	1.595 mm
Altura asiento	910 mm
Peso declarado	205 kg (lleno)
Capacidad depósito	16 litros
Consumo medio	n.d.
PVP	11.899 €

www.yamaha-motor.eu/es

YAMAHA TÉNÉRÉ 700 EXTREME

A la carta

Nadie que tenga en mente adquirir una Ténéré podrá decir que no encuentra lo que busca. Yamaha se ha desmarcado por completo de la competencia, dando vida a seis diferentes versiones de su popularísima trail, creando con ello una oferta verdaderamente a la carta, que cubre las necesidades de un amplio abanico de usuarios. Los más entusiastas del off-road encontrarán en la Extreme, que ahora probamos, la variante más próxima a una verdadera moto de enduro.

POR **CARLOS LARRETA** · FOTOS **ISRAEL GARDYN**

Motor bicilíndrico en línea 689 cc y 73,4 CV de potencia

Para dejar bien claro lo que hay detrás de la propuesta trail de Yamaha, hemos creído oportuno incluir un pequeño cuadro comparativo, enumerando aquellos aspectos que mejor reflejan la singularidad de cada modelo, incluido el precio, puesto que éste se mueve en un rango de nada menos que 3.300 €, siendo la versión estándar, lógicamente, la más económica y la World Rally, la más cara. No hace falta recordar, o quizá sí, que las seis motos comparten motor –el bicilíndrico CP2 de 689 cc–, cambio, embrague, transmisión, bastidor, y frenos, equipando la World Raid y la Word Rally un doble depósito con capacidad para 23 litros y quedando re- →

11.899 EUROS

VALORACIÓN YAMAHA TÉNERÉ 700 EXTREME

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

Máxima sensación de confort en pistas, por el increíble trabajo de la suspensión

servado el de 16 para las restantes versiones. La opción más de carretera la representa la Explore, con sus modestos recorridos de suspensión y una altura de asiento muy contenida, figurando en el polo opuesto la Extreme, cinco centímetros más alta y también la que disfruta de una mayor distancia libre al suelo (260 mm).

¿Pero qué otras características definen la personalidad de la Extreme? Pues, primero, un asiento en una sola pieza, de perfil plano y con acolchado adicional de 20 mm, merced al cual se consigue una altura de 910 mm, cercana ya a la de una enduro, y unos anchísimos estribos realizados en titanio y con extraordinario agarre, los cuales, a decir de Yamaha, ofrecen un 35% más de superficie que los montados por la Ténéré estándar. Las suspensiones Kayaba multirregulables brindan idénticos recorridos que en el caso de la World Rally y la World Raid –esto es, 230, delante, y 220, detrás–, pero las barras de horquilla incorporan un tratamiento Kashima, supuestamente, al objeto de

A PESAR DE SU NOMBRE, ES UNA TRAIL, NO UNA MOTO DE ENDURO EXTREMO

reducir la fricción a baja velocidad. Luego tenemos ese curioso guardabarros delantero dividido en dos secciones y con la parte anterior elevada, y algunos detalles menores como la malla de aluminio que protege el radiador, el guía cadena igualmente en aluminio, y los gráficos propios, equipando las mismas llantas doradas que se pueden ver en la Rally Edition y la Explore. No dispone de amortiguador de dirección y nuestra unidad de pruebas venía equipada con un neumático de taco alto, absolutamente campero –Dunlop D 908 Rally Raid–, que acentuaba en gran medida la vocación off-road de

La opinión del probador

En lo que sí resulta extrema esta Ténéré es en el comportamiento "extremadamente" brillante de su suspensión. Y el tratamiento Kashima que ha recibido la horquilla no puede tacharse de simple reclamo de márketing.

Sólo la Rally Edition y la World Rally montan el escape Akrapovič. En este caso, se trata del componente estándar.

Sobresaliente la frenada. El ABS delantero es de pronta acción, pero sobre asfalto y con tacos, mejor no desactivarlo.

la moto, hasta el punto de no permitir rebasar ciertas velocidades sobre asfalto. El propulsor, que, como decimos, es común a todas las Ténéré y procede de la MT-07, destaca por su versatilidad y por una excepcional linealidad de respuesta, a la que Yamaha se agarra como argumento para mantenerse firme en su renuncia al empleo del control de tracción y seguir su propio camino, sin importarle demasiado las tendencias más en boga del sector.

EN LO ALTO

La estampa de la Extreme, con su peculiar aleta delantera y considerable altura, es impactante. Pero más impacto produce aún subirse a ella por vez primera y comprobar lo lejos que se ve el suelo "desde allí arriba". Incluso los conductores más altos podrán al principio sentirse intimidados, aunque aquí no valen las quejas, por cuanto que son cinco nada menos las opciones de asiento más bajo que Yamaha pone al alcance del eventual interesado. Y esos 910 mm de altura de asiento lo que sí te dan es una posición de conducción idónea en campo, con una libertad de movimientos, por otra parte, inigualable en una trail, dado lo plana y ergonómica que resulta la parte posterior del propio asiento. Tanto las estriberas (sin goma), como el manillar y los mandos te hacen sentir verdaderamente a gusto y, de manera muy especial, el pedal de freno, de puntera retráctil, al igual que la palanca de cambio, y con muy buen estriado. Los puños de las Ténéré nos siguen pareciendo duros –al menos, en intensivo uso off-road– y echamos de menos un parabrisas con regulación, unos guardapolvos en las manetas, y un sistema de configuración del ABS más directo. Tampoco incorpora parrilla portabultos, es cierto, sólo cuatro tetones, pero, de cualquier modo, y siempre que →

Con una instrumentación en vertical y ocupando una posición tan elevada, apenas se precisa bajar la mirada para leer.

Los puños de las Ténéré no son precisamente blandos. En el lado derecho hay una pequeña rueda de navegación.

no lleves pasajero, éstos bastarán para afianzar una modesta cantidad de equipaje sin mayor problema, mediante pulpos o red. Por cierto, que la parte inferior del asiento cuenta además con unas fuertes gomas para poder transportar herramientas u otros objetos, pues algo de hueco sí hay para ello.

Es un verdadero placer reencontrarse con este ya veterano propulsor, tan fenomenal y refinado como siempre; con esa suavidad y progresividad de respuesta agradabilísimas, que te hacen olvidar que los controles de tracción existen (y que otras motos de corte parecido los necesitan). A bajo régimen saca lo mejor de sí, proporcionando una inmediatez de respuesta y un tacto muy gratos, pero a la vez esconde el poderío preciso como para que en campo, si giras convenientemente el puño derecho, experimentes sensaciones fuertes y como para también llevarte por carretera a muy buen ritmo, sin perder nunca los papeles. Y aunque damos por sentado que el cliente potencial de la Extreme es un cliente que prioriza la utilización off-road, en carretera va a poder disfrutar no sólo de prestaciones, sino también de un

COMPARANDO VERSIONES

Versión	Altura asiento	Suspensión delantera	Suspensión trasera	Capacidad depósito	Escape	Precio
Estándar	875 mm	210 mm	200 mm	16 l	Estándar	10.999 7
Explore	860 mm	190 mm	180 mm	16 l	Estándar	11.799 7
Extreme	910 mm	230 mm	220 mm	16 l	Estándar	11.899 7
Rally Edition	875 mm	210 mm	200 mm	16 l	Akrapovič	12.599 7
World Raid	890 mm	230 mm	220 mm	23 l	Estándar	13.099 7
Wold Rally	890 mm	230 mm	220 mm	23 l	Akrapovič	14.299 7

alto grado de confort, minimizado, eso sí, por el hecho de que la moto, con aleta delantera elevada, suspensiones largas, y sin amortiguador de dirección, se mueve mucho de delante, pero ni más ni menos de lo que lo haría una enduro convencional en análogas condiciones.

La frenada constituye otro de los reconocidos puntos fuertes de la Ténéré y de su potencia y buen tacto darás perfecta cuenta si cancelas la acción del ABS, algo que puedes hacer parcial o totalmente, mediante una ruedecilla de acceso al correspondiente menú, en un absoluto ejemplo de funcionalidad. La intervención del ABS sobre el tren delantero se revela algo intrusiva, aunque en asfalto y con rueda de tacos, mejor eso que prescindir de él. Atrás, por el contrario, el sistema sí permite un tímido inicio del bloqueo de la rueda antes de entrar en funcionamiento.

COMO POR UNA AUTOPISTA

Es, sin duda, en la utilización off-road deportiva donde salen a relucir las más destacadas cualidades de la Extreme. Siempre te encuentras cómodo, el pilotaje se torna muy fluido, →

Asiento de una sola pieza, con 910 mm de altura. Ofrece una total libertad de movimientos, como el de una moto de enduro.

Toda la familia Ténéré se vale de un mismo propulsor: el más que versátil bicilíndrico CP2 de 689 cc, proveniente de la MT-07.

Cuatro monturas de la gama emplean el depósito estándar, que tiene una capacidad de 16 litros. Una de ellas, la Extreme.

EQUIPAMIENTO

CASCO **SHOT FURIOUS SOLID**
GAFAS 100%
CAZADORA **SHOT SOFT SHELL LITE 2.0**
GUANTES **SHOT RACE**
CAMISETA **SHOT INDY BLUE**
PANTALONES **SHOT INDY BLUE**
BOTAS **SHOT RACE 6**

Equilibrada posición de conducción yendo erguido. Todo está en su sitio y nada molesta

y a la hora de hacer deslizar el tren trasero, la respuesta tan lineal del motor te proporciona una confianza y una seguridad apabullantes –más, calzando la moto que nos cedieron esos mencionados neumáticos de tacos–. Puedes derrapar de pie, sentado... como quieras, que la sensación de control total nunca desaparece, aun cuando con el asiento tan alto, en determinadas situaciones, se percibe cierta merma de manejabilidad respecto a, por ejemplo, la versión estándar o incluso la World Rally, a pesar de su doble depósito. La suspensión dibuja el terreno de maravilla, haciendo gala de un funcionamiento tan preciso ante las pequeñas irregularidades que cuesta encontrar una referencia parecida en el ámbito del trail. Vas por las pistas como si realmente fueras por una autopista, sin los habituales rebotes de este tipo de monturas, y los baches más pequeños es que ni te enteras de que están ahí, apreciándose también una sana respuesta, quizá menos llamativa, en saltos e impactos fuertes abordados a cierta velocidad. Por otro lado, con las cubiertas Rally Raid de Dunlop y el terreno en buenas condiciones, la moto es que ni se mueve. Claro, que todo no se puede tener y ese mismo neumático, en asfalto, genera cierta inseguridad, aunque es sólo cuestión de cambiar de chip, muy especialmente, en condiciones de lluvia, que obligan a actuar con comedimiento, salvo que uno asuma el tener que ir dando bandazos de manera continuada... El optar por uno u otro tipo de goma es ya una decisión muy personal de cada uno, marcada por el uso más habitual que pretendas dar a la moto. ■

CONCLUSIÓN

Para usuarios con ciertas ansias de disfrutar un off-road de corte deportivo, pero sin las limitaciones y falta de polivalencia propias de las motos de enduro, la Ténére Extreme es una opción a considerar. Pero salvo que te llames Pol Tarrés –si no le conocéis, echad un vistazo a alguno de sus vídeos–, tampoco es que te vayas a poner a practicar enduro extremo, por mucho que la moto se apellide Extreme. Hablamos de una trail, no de otra cosa.

La respuesta motriz tan lineal hace fácil el pilotaje, sin necesidad de un control de tracción

SUSCRÍBETE

APROVECHA ESTE DESCUENTO ESPECIAL Y SUSCRÍBETE POR UN AÑO

RECIBE motos TODOS LOS MESES EN TU CASA POR SOLO 29,90 €

Llama al 91 662 21 37 - suscripciones@grupov.es - www.grupov.es

Precios de motos nuevas

LEYENDA:
Cilindrada: (en cc) • Potencia: (en CV) • Frenos: D= Disco T= Tambor F= Disco Flotante Ø= Diámetro en mm • Altura: (en mm) • Peso: (en kg)

APRILIA

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas, Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.aprilia.com/es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
SXR	AM	49	3,2	120/70 - 12	120/70 - 12	D220	D140	775	n.d.	2.599
RX 125	A1	124	14,9	100/80 - 17	130/70 - 17	D300	D220	905	124	3.599
SX 125	A1	124	14,9	90/90 - 21	120/80 - 18	D260	D220	880	134	4.099
RS 125	A1	124	15	100/80 - 17	140/70 ZR17	D300	D220	820	144	4.999
Tuono 125	A1	124,2	14,9	100/80 - 17	140/70 ZR17	D300	D220	810	144	5.099
SR GT 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	144	3.499
SR GT ABS 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	150	3.699
SR GT Sport 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	144	3.599
SR GT Sport ABS 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	150	3.799
SR GT 200	A2	174	17,6	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	n.d.	4.499
SR GT Sport 200	A2	174	17,6	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	n.d.	4.599
RS 660	A	659	100	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.999
RS 660 35 kW	A2	659	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.899
RS 660 Extrema	A	659	100	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	13.849
Tuono 660	A	659	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	10.949
Tuono 660 Factory	A	659	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.349
Tuareg 660	A	659	80	90/90 21	150/70 R18	2D-300	D-260	860	204	11.999
Tuono V4	A	1.077	175	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	825	209	16.049
Tuono V4 Factory 1100	A	1.077	175	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D-320	D-220	825	209	19.049
RSV4 1100	A	1.099	217	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-330	D-220	845	202	20.049
RSV4 1100 Factory	A	1.099	217	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-330	D-220	845	202	26.049

BENELLI

Keeway Motor España, S.L
C/ Menorca, 39. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
benellimotor.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
TNT 125	A1	124,8	11,1	120/70 ZR12	130/70 ZR12	D-210	D-190	780	116	2.690
BN 125	A1	125	11,5	100/80 - 17	130/70 - 17	D	D	770	144	2.590
Leoncino 125	A1	125	12,8	100/80 -17	130/70 - 17	D280	D220	795	n.d.	2.890
TRK 251	A2	249	24,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	D	D-240	835	153	3.990
Leoncino 250	A2	249	24,5	110/70 R17	150/60 R17	D-280	D-240	810	164	3.990
Imperiale 400	A2	373	20,4	110/90 - 19	130/80 - 18	D-300	D-240	780	200	4.390
Leoncino 500	A2	499	47,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-320	D-260	815	170	5.890
Leoncino 500 Trail	A2	499	47,6	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D-260	815	170	5.890
TRK 502	A2	499	47,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-320	D-260	800	213	6.290
TRK 502 X	A2	500	48	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D-260	840	213	6.690
502 C	A2	500	47,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D	D-240	750	n.d.	6.490
752 S	A	754	76,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 320	D260	810	228	8.790
752 S 35 kW	A2	754	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 320	D260	810	228	8.490
TRK 702	A-A2	698	70	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F 320	D260	790	232	7.790
TRK 702 X	A-A2	698	70	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D260	835	235	8.090
Leoncino 800	A	754	76,2	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D260	805	222	8.750
Leoncino 800 35 kW	A2	754	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D260	805	222	8.490
Leoncino 800 Trail	A	754	76,2	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D260	834	234	8.990
Leoncino 800 Trail 35 kW	A2	754	48	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D260	834	234	8.690

BMW

BMW Group España
Av. De Burgos, 118. 28050 Madrid • Tfno: 91 3350591
www.bmw-motorrad.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
G 310 R	A2	313	34	110/70 ZR17	150/60 R17	D300	D240	785	158,5	6.050
G 310 GS	A2	313	34	110/80 R19	150/70 R17	D300	D240	820	169,5	6.900
C 400 X	A2	350	34	120/70 ZR15	150/70 ZR14	2D265	D265	775	204	7.250
C 400 GT	A2	350	34	120/70-15	150/70-14	2D265	D265	775	212	8.290
CE 02	A1-AM	Eléct.	14	120/80-14	150/70-14	D239	D220	750	132	8.425
CE 04	A2-A1	Eléct.	42	120/70 R15	160/60 R15	2D265	D265	780	231	12.050
F 750 GS	A-A2	853	77	110/80 R19	150/70 R17	2D305	D265	770	224	10.500
F 800 GS	A-A2	895	87	110/80 R19	150/70 R17	2D305	D265	780-815	227	11.275
F 850 GS	A-A2	853	95	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	815	229	13.350
F 850 GS Adventure	A-A2	853	95	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	875	244	14.700
F 900 GS	A	895	105	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	n.d.	219	13.980
F 900 GS Adventure	A	895	105	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	825-875	n.d.	15.430
F 900 R	A-A2	895	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	815	211	9.720
F 900 XR	A-A2	895	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	825	219	12.920
S 1000 R	A	999	165	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D220	814	205	18.120
M 1000 R	A	999	210	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F320	D220	830	199	25.100
S 1000 RR	A	999	210	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D220	824	197	23.070
M 1000 RR	A	999	212	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F320	D220	832	193	38.170
S 1000 XR	A	999	165	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D265	840	226	21.000
M 1000 XR	A	999	201	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D320	D220	850	223	28.980
R nineT	A	1.170	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	805	222	17.540
R nineT Pure	A	1.170	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	775	219	14.450
R nineT Scrambler	A	1.170	110	120/70 R19	170/60 R17	2D320	D265	790	220	15.230
R nineT Urban G/S	A	1.170	110	120/70 R19	170/60 R17	2D320	D265	820	221	15.230
R 12 NineT	A/A2	1.170	109	120/70 R17	180/55 R17	2F310	D220	795	220	17.930
R 1250 R	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	820	239	16.270
R 1250 RS	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	760	243	16.990
R 1250 RT	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	760	279	23.700
R 1250 GS	A	1.254	136	120/70 R19	170/60 R17	2F305	D276	850	249	20.680
R 1250 GS Adventure	A	1.254	136	120/70 R19	170/60 R17	2F305	D276	890	268	22.560
R 1300 GS	A	1.300	145	120/70 R19	170/60 R17	2F310	D285	850	237	21.750
K 1600 B	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	336	30.920
K 1600 Grand America	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	364	34.890
K 1600 GT	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	334	30.620
K 1600 GTL	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	350	31.530
R 18	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	690	345	22.950
R 18 B	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	720	630	31.200
R 18 Transcontinental	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	740	630	33.830
R 18 Octane	A	1.802	91	n.d.	n.d.	2D300	D300	720	n.d.	28.900
R 18 Classic	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	690	345	25.640

CF MOTO

Jets Marivent
C/ Cerro de la Butrera, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid
www.cf-moto.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
300CL-X	A2	292	27,8	110/70 R17	150/60 R17	2D292	D220	795	155	3.999
300NK	A2	292	27,8	110/70 R17	140/60 R17	D300	D245	795	151	3.899
300SR	A2	292	27,8	110/70 R17	140/60 R17	D292	D220	780	165	4.199
450SR	A2	449	46,9	110/70 R17	150/60 R17	D320	D220	795	179	6.499
450NK	A2	449	46,9	110/70 R17	150/60 R17	D320	D320	795	165	5.690
650NK	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	815	206	5.499
650MT	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	840	213	5.999
650 GT	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	795	211	5.699
700 CL-X Heritage	A	692	74,8	110/80 R18	180/55 R17	D320	D260	780	189	6.999
700 CL-X Sport	A	692	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D260	795	205	7.699
700 CL-X Adventure	A	693	74,8	110/80 R18	170/60 R17	D-300	D260	830	204	7.299
700MT	A	693	66,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D240	820	218	6.999
800NK Sport	A	799	95,2	120/60 R17	180/55 R17	2D320	D260	795	186	7.399
800NK Advanced	A	799	95,2	120/60 R17	180/55 R17	2D320	D260	795	189	7.899
800MT Sport	A	799	91,1	110/80 ZR19	150/70 ZR17	2D-320	D260	825	231	9.999
800MT Touring	A	799	91,1	110/80 ZR19	150/70 ZR17	2D-320	D260	825	231	11.499
800MT Explore	A	799	91,1	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D260	825	225	12.999

DAELIM

Daelim Ibérica
C/ Noria 11. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539482
www.daelim.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Besbi 125	A1	124,6	8,8	100/70-12	130/70-12	D	D	790	115	2.487
S16	A1	124,6	8,8	100/80-16	120/70-14	D	D	800	111	2.387

DUCATI

Ducati Ibérica
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539332
www.ducati.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Monster	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	775-820	188	12.490
Monster+	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	775-820	188	12.890
Monster SP	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810-840	186	15.390
Monster 30 Aniv.	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810-840	184	17.690
Supersport 950	A-A2	937	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810	210	15.890
Supersport 950 S	A-A2	937	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	810	210	18.190
DesertX	A-A2	937	110	90/90 21	150/70 R18	2D 320	D 265	845-875	223	17.490
DesertX Rally	A-A2	937	110	90/90 21	150/70 R18	2D 320	D 265	885	n.d.	22.595
Multistrada V2	A-A2	937	113	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-320	D-265	830	222	15.990
Multistrada V2 S	A-A2	937	113	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-320	D-265	790	225	19.190
Hypermotard 950	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	15.990
Hypermotard 950 SP	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	19.490

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Hypermotard 950 RVE	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	16.990
Panigale V2	A	955	155	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D-320	D-245	840	200	20.790
Panigale V2 Bayliss	A	955	155	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D-320	D-245	835	197	24.890
Streetfighter V2	A	955	153	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D 320	D 245	845	200	19.790
Diavel 1260	A	1.262	162	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	780	218	22.190
Diavel 1260 S	A	1.262	162	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	780	218	25.490
Diavel V4	A	1.158	168	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-330	D-265	790	236	29.590
XDiavel Nera	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	29.590
XDiavel Dark	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	22.790
XDiavel S	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	27.290
Multistrada V4	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	810-860	240	21.990
Multistrada V4 Rally	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	805-905	260	30.190
Multistrada V4 S	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-860	243	26.590
Multistrada V4 S Sport	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-860	243	19.090
Multistrada V4 S Grand Tour	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-875	n.d.	29.990
Multistrada V4 RS	A	1.103	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-265	810-860	n.d.	41.490
Multistrada V4 Pikes Peak	A	1.158	170	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-265	840-860	239	34.090
Streetfighter V4	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	201,5	25.990
Streetfighter V4 S	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	197,5	29.790
Streetfighter V4 SP2	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	196,5	38.590
Streetfighter V4 Lamborghini	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	197,5	70.000
Panigale V4	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	198	29.890
Panigale V4 S	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	195,5	35.990
Panigale V4 R	A	998	218	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	193,5	44.000
Panigale V4 SP2	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	194,5	43.990
Superleggera V4	A	998	234	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	835	152,2	115.000

DUCATI SCRAMBLER

Ducati Ibérica
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539332
www.scramblerducati.com

Icon	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	185	11.190
Full Throttle	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	185	12.490
Nightshift	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	191	12.490
1100 Tribute Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	15.190
1100 Sport Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	17.390
1100 Dark Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	14.490

HANWAY

Motorien, S.L.
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
www.hanwaymotos.com

SC 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D300	D220	780	149	3.489
Furious NK 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D-300	D-220	760	132	3.489
G 15	A1	124	14,9	110/80-19	140/70-17	D300	D220	810	149	3.689

HARLEY DAVIDSON

Harley-Davidson España.
Av. De las Cortes Catalanas 9-11, edificio 3. 08173 Barcelona • Tfno: 93 202 28 00
www.harley-davidson.com

Nightster	A-A2	975	89	100/90-19	150/80 B16	2D	D	705	221	16.550
Nightster Special	A-A2	975	89	100/90-19	150/80 B16	2D	D	715	225	17.600
Sportster S	A	1.252	122	60/70 TR17	180/70 R16	D 320	D 260	734	228	18.750
Softail Standard	A-A2	1.745	86	100/90 B19	150/80 B16	D	D	680	297	18.990
Street Bob 114	A	1.868	94	100/90 B19	150/80 B16	D-300	D-292	680	297	19.400
Sport Glide	A-A2	1.745	82	130/70 B18	180/70 B16	D	D	680	317	23.100
Fat Bob 114	A	1.868	93	150/80 B16	180/70 B16	2D-300	D-292	710	306	23.700
Low Rider S	A	1.923	105	110/90 B19	180/70 B16	2D	D	710	308	24.400
Low Rider ST	A	1.923	105	110/90 B19	180/70 B16	2D	D	720	327	25.900
Fat Boy 114	A	1.868	93	160/60 R18	240/40 R18	D-292	D-292	675	317	28.800
Breakout 117	A	1.923	102	130/60 B21	240/40 R18	D-292	D-292	665	310	31.300
Heritage Classic	A	1.868	94	130/90 B16	150/80 B16	D-292	D-292	680	330	28.900
Pan America 1250	A	1.252	150	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-280	850	245	20.600
Pan America 1250 Special	A	1.252	150	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-280	850	258	21.900
Road King Special	A	1.868	93	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	695	366	33.100
Electra Glide Highway King	A	1.868	93	MT90 B16	180/65 B16	2D	D	790	385	42.300
Road Glide Special	A	1.868	89	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	695	387	36.200
Street Glide Special	A	1.868	89	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	690	375	36.200
Road Glide Limited	A	1.868	87	130/70 B18	180/55 B18	2D	D	735	423	37.900
Ultra Limited	A	1.868	87	130/70 B18	180/55 B18	2D-300	D-300	740	416	37.900
Road Glide ST	A	1.923	103	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	715	382	39.400
Street Glide ST	A	1.923	103	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	710	369	39.400

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
CVO Street Glide	A	1.977	115	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	715	380	52.000
CVO Road Glide	A	1.977	115	130/60 B19	180/55 B18	D	D	720	393	52.000
CVO Road Glide Limited	A	1.923	105	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	760	437	68.500
Freewheeler	A	1.868	87	130/60 B19	215/45 R18 (x2)	2D	D	700	513	37.200
Tri Glide Ultra	A	1.868	87	MT90 B16	205/65 R15 (x2)	2D	D	735	561	47.700
LiveWire One	A	15,5	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D300	D260	780	255	24.490
S2 Del Mar	A-A2	10,5	84	130/80-18	140/80 B19	D	D	785	198	18.490
S2 Del Mar LE	A-A2	10,5	84	130/80-18	140/80 B19	D	D	785	198	19.990

HONDA

Montesa - Honda
C/ Mar del Nord, 1. Pol. la Torre del Rector. Santa Perpetua de Mogoda. 08130 Barcelona • Tfno: 900204205
www.honda-montesa.es

EM1 e	AM	Eléct.	2,3	90/90-12	100/90-10	D	T	740	95	5.500
Vision 110	A1	108	8,7	80/90-16	90/90-14	D220	T130	770	102	2.525
Forza 125	A1	124,9	15	120/70-15	140/70-14	D256	D240	780	159	5.430
PCX 125	A1	125	11,7	90/90-14	100/90-14	D220	T130	760	128	3.360
CB 125 F	A1	125	10,8	80/100-18	90/90-18	D240	T130	790	117	2.980
MSX 125	A1	125	10	120/70-12	130/70-12	D220	D190	761	102	4.120
SH 125i	A1	125	13	100/80-16	120/80-16	D240	D240	799	134	4.130
SH Mode 125	A1	125	11,2	80/90-16	100/90-14	D220	T130	765	116	3.080
Super Cub C125	A1	124	9,7	70/90-17	80/90-17	D220	D110	780	110	4.090
CB 125R	A1	125	13	110/70 R17	150/60 R17	D-296	D-220	816	126	4.925
Monkey	A1	124	9,3	120/80-12	130/80-12	D-220	D190	775	104	4.420
Dax 125	A1	124	9,4	120/70-12	130/70-12	D220	D190	775	107	4.400
SH350i	A2	329	29,3	110/70-16	130/70 R16	D256	D256	805	174	6.340
CB 300R	A2	286	31	110/70 R17	150/60 R17	D-296	D-220	799	145	5.700
Forza 350	A2	330	30	120/70 R15	140/70 R14	D256	D240	780	184	6.415
ADV 350	A2	330	30	120/70-15	140/70-14	D256	D240	795	186	6.680
CL 500	A2	471	47	110/80 R19	150/70 R17	F310	D240	790	191	6.790
CB 500 F	A2	471	48	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D240	785	189	6.850
CB 500 X	A2	471	48	110/80 ZR19	160/60 ZR17	D310	D240	830	197	7.425
CB 500 Hornet	A2	471	47	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	785	188	6.850
NX 500 X	A2	471	47	110/80 R19	160/60 R17	2D296	D240	830	196	7.425
CBR 500 R	A2	471	47	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	785	192	7.475
CMX 500 Rebel	A2	471	46	130/90-16	150/80-16	D	D	690	190	7.400
CBR 600 RR	A	599	121	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D220	820	193	13.200
CB 650 R	A-A2	649	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D 240	810	202	9.100
CBR 650 R	A-A2	649	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D 240	810	208	10.100
X-ADV	A-A2	745	58	120/70 R17	160/60 R15	2D296	D240	820	236	13.180
XL750 Transalp	A-A2	755	91,8	90/90-21	150/70R18	2D310	D256	850	208	11.000
CB 750 Hornet	A-A2	755	91,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	795	190	7.800
Forza 750	A-A2	745	58,6	120/70 R17	160/60 R15	2F310	D240	790	235	12.175
NC 750 X	A-A2	745	54,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D240	830	220	8.890
CRF 1100L Africa Twin	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	825	231	15.525
CRF 1100L Africa Twin DCT	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	850	236	16.775
CRF 1100L Africa Twin Adv.Sports	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	795	243	19.850
CRF 1100L Africa Twin Adv.Sp. DCT	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	795	250	21.000
CBR 1000 RR-R Fireblade	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	202	25.000
CBR 1000 RR-R Fireblade SP	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	201	29.800
CBR 1000 RR-R Fireblade Carbon	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	202	37.000
CB 1000R	A	998	145	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D 310	D256	830	213	15.250
CB 1000R Black Edition	A	998	145	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D 310	D256	830	213	17.060
CMX 1100 Rebel	A	1.084	87	130/70 B18	180/65 B16	D330	D256	700	233	11.250
NT1100	A	1.084	102	120/70ZR17	180/55ZR17	2F310	D256	820	238	15.300
GL1800 Gold Wing	A	1.833	126	130/70 R18	200/55 R16	2D316	D316	745	365	31.000
GL1800 Gold Wing Tour	A	1.833	126	130/70 R18	200/55 R16	2D316	D316	745	383	31.000

HUSQVARNA

Husqvarna Motorcycles España, S.L.
C/ Cinca 8-10. Terrassa. 08223 Barcelona • Tfno: 93 7363535
www.husqvarna-motorcycles.com

Svartpilen 125	A1	125	14,9	110/70-17	150/60-17	D320	D230	835	146	5.499
Vitpilen 401	A2	373	43,5	110/70-17	150/60-17	D-320	D-230	835	148	6.169
Svartpilen 401	A2	373	43	110/70-17	150/60-17	D-320	D-230	835	150	6.369
701 Supermoto	-	692	74	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-320	D-240	890	145	11.299
701 Enduro	-	692	74	90/90-21	140/80-18	D-300	D-240	910	145	11.749
Norden 901	A-A2	889	105	90/90-21	150/70-18	2D320	D260	854	204	n.d.
Norden 901 Expedition	A-A2	889	105	90/90-21	150/70-18	2D320	D260	854	204	15.975

HYOSUNG

Hyosung España
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 902 103727
www.hyosung.com.es

Bobber GV 125 S	A1	124	13,4	110/90-16	130/90-15	D	T	700	157	3.987
Bobber GV 300S	A2	295	30	120/80-16	150/80-15	D270	D250	710	172	4.587

INDIAN

Polaris Sales Spain, S.L.U.
C/ Josep María Sert 17. La Garriga. 08530 Barcelona • Tfno: 902 160606
www.indianmotorcyclesspain.es

FTR	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	233	14.490
FTR Rally	A-A2	1.203	121	120/70 R19	150/70 R18	2D-320	D-260	815	242	17.190
FTR Sport	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	237	17.190
FTR R Carbon	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	235	18.990
Scout	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	256	15.490
Scout Bobber	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	252	15.890
Scout Bobber Twenty	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	260	16.690
Scout Rogue	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	250	16.190
Chief Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/65 B16	D300	D300	662	304	19.390
Chief Bobber Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/90B16	180/65 B16	D 300	D 300	662	315	21.490
Super Chief Limited	A	1.890	n.d.	130/90B16	180/65 B16	D 300	D 300	665	335	24.290
Sport Chief	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/65 B16	2F320	D300	686	311	21.990
Springfield	A	1.890	n.d.	130/80 B17	180/60 R16	F-300	F-300	660	376	31.590
Springfield Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/80 B19	180/60 R16	F-300	F-300	650	358	32.090

PRECIOS DE MOTOS NUEVAS

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Chieftain Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F-300	F-300	650	373	33.990
Chieftain Limited	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F-300	F-300	650	373	33.490
Roadmaster	A	1.890	n.d.	130/80 B17	180/60 R16	2F-300	F-300	673	412	35.990
Roadmaster Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F300	F300	673	403	36.490
Roadmaster Limited	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F300	F300	673	403	36.290
Challenger Dark Horse	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2D320	D298	672	377	34.590
Challenger Limited	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2D320	D298	672	381	34.090
Pursuit Dark Horse	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F320	F298	672	416	36.990
Pursuit Limited	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F320	F298	672	416	36.490

KAWASAKI

Kawasaki Motors Europe, NV
C/ José Agustín Goytisolo, 29-31. L'Hospitalet de Llobregat. 08908 Barcelona • Tfno: 93 2642600
www.kawasaki.es

Ninja e-1	A1	Eléct.	12	100/80-17	130/70-17	D	D	785	140	9.050
Z 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-290	D-220	815	146	4.999
Ninja 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-290	D-220	785	148	5.399
Ninja 400	A2	399	45	110/70 R17	150/60 R17	D-310	D-220	785	168	6.999
Z400	A2	399	45	110/70 R17	150/60 R17	D-310	D-220	785	167	6.650
Ninja ZX-4R	A	399	77	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D290	D220	800	189	9.450
Ninja ZX-4RR	A	399	77	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D290	D220	800	189	10.150
Ninja 7 Hybrid	A2	451	n.d.	120/70ZR17	160/60 ZR17	2D300	D250	795	227	n.d.
Eliminator 500	A	451	45,4	130/70-18	150/80-16	D310	D240	735	176	n.d.
Eliminator 500 SE	A	451	45,4	130/70-18	150/80-16	D310	D240	735	176	n.d.
Ninja 650	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	193	8.350
Z 650	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	187	7.550

Z 650 RS	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	187	n.d.
Versys 650	A-A2	649	69	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-250	840	217	9.299
Vulcan S	A-A2	649	61	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-300	D-250	705	229	8.400
Ninja ZX-6R	A	636	124	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D220	830	198	13.150
W 800	A-A2	773	48	100/90-18	130/80-18	D-300	T-160	770	221	11.099
Z e-1	-	Eléct.	n.d.	100/80-17	130/70-17	D	D	785	135	8.450
Z 900 RS	A	948	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	835	215	14.499
Z 900 RS SE	A	948	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	820	216	15.999
Z 900	A-A2	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	10.599
Z 900 Performance	A-A2	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	12.350
Z 900 SE	A	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	12.199
Z H2	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	20.599
Z H2 SE	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	23.250
Z H2 Performance	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	n.d.
Ninja ZX-10 R	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	208	22.500
Ninja ZX-10 RR	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	206	32.799
Ninja 1000 SX	A	1.043	142	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D-300	D-250	835	235	16.299
Ninja H2 SX	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	256	n.d.
Ninja H2 SX SE	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	256	n.d.
Ninja H2R	A	998	310	120/60 R17	190/65 R17	2D-330	D-250	830	216	55.000
Versys 1000	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	13.900
Versys 1000 S	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	16.600
Versys 1000 SE	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	18.700

KEEWAY

Keeway Motor España, S.L.
C/ Menorca, s/n, Nave 12. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
www.keeway.es

Hurricane 50	AM	49	3	110/70-12	110/70-12	D	T	775	89	1.890
Zahara 50	AM	49	3	120/70-12	120/70-12	D	D	790	89	1.890
Versilia 50	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D220	T110	790	110	1.690
RKF 125 CBS	A1	125	13	100/80-17	130/70-17	D260	D220	810	137	2.990
RKF 125 ABS	A1	125	13	100/80-17	130/70-17	D260	D220	810	137	3.190
Fact Evo 125	A1	125	8,5	120/60-13	130/60-13	D	D	790	111	1.990
Superlight 125 LE	A1	125	10,6	110/90-16	130/90-16	D	D	730	134	2.490
Zahara 125	A1	125	8,5	120/70-12	130/70-13	D	D	805	104	2.250
Versilia 125	A1	125	8	120/70-12	120/70-12	D220	D220	790	110	2.390
Sixties 125	A1	125	10	120/70-12	120/70-12	D220	D215	780	127	2.390
Vieste 125	A1	124,6	10	110/70-13	130/70-13	D240	D215	770	130	2.690
RK V125C	A1	124	14,5	120/80-17	140/70-17	D300	D240	690	149	3.790

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
V-Cruise 125	A1	124	14,5	120/80-16	150/80-15	D300	D240	690	149	4.390
K-Light 125	A1	124	10,6	90/90-17	130/90-15	D280	D240	715	144	2.490
X-Light 125	A1	125	12	100/90-18	120/80-17	D275	D220	766	131	2.490
Vieste 300	A2	278	19	110/70-13	130/70-13	D240	D220	770	140	3.850
Vieste 300 XDV	A2	278	26	110/70-13	130/70-13	D240	D220	800	159	4.290
Sixties 300	A2	278	19	120/70-12	120/70-12	D230	D220	780	146	4.090
V 302 C	A2	300	30	120/80-16	150/80-16	D300	D240	690	167	4.790
M502N	A2	486	47,6	120/70-17	160/60-17	2D300	D240	790	197	6.290

KTM

SportMotorcycle España, S.L.
C/ Cinca 8-10. Pol. Ind. Sta. Margarida. Terrassa. 08223 Barcelona • Tfno: 93 7363535
www.ktm.com

RC 125	A1	125	15,2	n.d.	n.d.	D-300	D-230	820	135	5.919
125 Duke	A1	124,9	14,9	n.d.	n.d.	D320	D240	800	n.d.	n.d.
RC 390	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D-300	D-230	820	147	6.919
390 Duke	A2	398,7	44,2	n.d.	n.d.	D320	D240	820	n.d.	n.d.
390 Adventure	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D320	D230	855	161	7.069
390 Adventure SW	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D320	D230	855	161	7.569
450 SMR	A2	449,9	n.d.	125/75 R16,5	165/630 R17	D310	D220	898	n.d.	13.179
450 Rally Replica	A2	449,3	n.d.	n.d.	n.d.	D300	D240	960	139	n.d.
690 SMC R	A	692,7	74,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-320	D-240	892	147	n.d.
690 Enduro R	A	692,7	74,8	90/90-21	140/80-18	D-300	D-240	910	146	n.d.
RC 8C	A	889	134,6	120/70 R17	180/60 R17	2D390	D230	820	140	39.900
790 Adventure	A	799	95,2	n.d.	n.d.	2D320	D260	840	199	10.895
790 Duke	A	799	104,7	n.d.	n.d.	2D300	D240	825	n.d.	n.d.
890 Duke R	A	890	121	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-240	834	166	13.639
890 Duke GP	A	889	115,6	n.d.	n.d.	2D-300	D240	820	169	11.558
890 Adventure	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	14.259
890 Adventure R	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	15.269
890 Adventure R Rally	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	n.d.
890 SMT	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	860	194	14.275
1290 Super Duke GT	A	1.301	175	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-240	835	228	n.d.
1290 Super Adventure S	A	1.301	160,4	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-267	849	220	21.369
1290 Super Adventure R	A	1.301	160,4	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-267	890	221	21.389
1290 Super Duke R	A	1.301	179,5	120/70-17	190/55-17	2D-320	D-240	835	195	21.375
1290 Super Duke RR	A	1.301	179,5	120/70-17	190/55-17	2D-320	D-240	837	180	28.949
1290 Super Duke R Evo	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	835	n.d.	23.399
Brabus 1300 R Ed. 23	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	845	194	45.900
Brabus 1300 R Masterpiece 2024	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	845	194	45.900

KYMCO

Kymco Moto España
C/ Laguna, 54. Pol. Ind. Urtinsa. Alcorcón. 28923 Madrid • Tfno: 902153837
www.kymco.es

Agility City 50	AM	50	3	100/80-16	120/80-14	D260	T127,5	815	120	2.299
Agility S 125	A1	125	10,4	100/80-16	120/80-14	D260	D240	820	134	2.699
Agility City PLUS	A1	125	10,4	100/80-16	120/80-14	D-260	D-240	820	131	2.399
People S 125	A1	125	11,2	100/80-16	120/80-14	D-260	D-240	800	130	3.399
X-Town CT 125	A1	125	12,7	120/70-13	150/70-13	D260	D240	765	179	4.199
DTX 125	A1	125	12,9	120/80-14	150/70-13	D260	D220	790	179	4.799
X-Town CT 300	A2	276	22,8	120/70-13	150/70-13	D240	D240	790	198	4.699
DTX 350	A2	321	28,1	120/80-14	150/70-13	D260	D220	790	194	5.699
Xciting VS 400	A2	400	33,4	120/70-15	150/70-14	2D-280	D-240	805	213	6.999

MACBOR

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.macbor.com

Fun 125 Plus	A1	124,7	10,6	120/70-14	140/70-14	D220	D190	786	125	2.599
Lord Martin	A1	124	10,6	110/ 70-17	130/70-17	D	D	780	126	2.499
Johnny Be Good	A1	124	10,6	110/ 70-17	130/70-17	D	D	780	126	2.599
Rockster	A1	124,7	9,5	100/90-18	130/90-15	D267	D240	730	130	2.699
Rockster Flat	A1	124,7	9,5	100/90-18	130/90-15	D267	D240	730	127	2.799
Montana XR1	A1	124,2	12,6	110/80-17	120/80-17	D265	D240	780	153	3.799
Eight Mile 500 Street	A2	471	46,9	110/80 R18	160/60 R17	2D298	D240	790	195	4.999
Eight Mile 500 Scrambler	A2	471	46,9	110/80 R19	150/70 R17	2D298	D240	820	195	6.999
Montana XR5 500	A2	471	46,9	110/80R19	150/70R17	2D300	D240	840	178	6.199

MASH

La Otra Agencia Motors
Ronda del Ingenioso Hidalgo, 31. 28034 Madrid • Tfno: 917291778
www.mashmotorspain.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
City 2.0 Black	AM	50	2,8	3,50-10	3,50 R10	D110	T	740	81	1.699
City 2.0 White	AM	50	2,8	3,50-10	3,50 R10	D110	T	740	81	1.699
Legend 'R Black	AM	50	3	120/70-10	120/70-12	D185	T	740	81	1.799
Legend 'R White	AM	50	3	120/70-10	120/70-12	D185	T	740	81	1.799
Legend 'R Naked Red	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D185	T	740	88	1.899
Legend 'R Naked Grey	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D185	T	740	88	1.899
Fifty Black	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
Fifty Gold	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
Fifty Grey	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
X-Ride White	AM	49,9	2,8	90/90-17	100/90-17	D240	D210	820	115	2.899
X-Ride Black	AM	49,9	2,8	90/90-17	100/90-17	D240	D210	820	115	2.899
Seventy Cooper	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
Seventy Black	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
Seventy Gulf	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
British Seven Black Mat	A1	124	14,75	110/70-17	130/70-17	D300	D210	840	137	3.599
British Seven-Green	A1	124	11,5	110/70-17	130/70-17	D300	D210	840	137	3.599
X Ride 125 Black	A1	124	14,75	110/70-17	120/70-17	D290	D240	780	130	3.899
X Ride 125 White	A1	124	14,75	110/70-17	120/70-17	D290	D240	780	130	3.899
Two Fifty	A2	249	17,5	110/70-17	130/70-17	D-300	D-220	780	140	3.899
Five Hundred	A2	397	27,1	100/90-19	130/70-18	D-280	D-240	790	160	4.299
Side Force	A2	445	30	4,60-18	5,60-18	D280	D220	830	342	11.499
Black Side	A2	445	30	4.60 - 18	5.60 – 18	D280	D220	830	317	10.499
Six Hundred-British Green	A2	644	40	100/90-19	130/70-18	D320	D240	830	131	5.499
Six Hundred-Night Blue	A2	644	40	100/90-19	130/70-18	D320	D240	830	131	5.499
XRide Classic Black	A2	643,7	40	120/70-17	150/60-17	D320	D240	860	177	5.799
XRide Classic White	A2	643,7	40	120/70-17	150/60-17	D320	D240	860	177	5.799
XRide Trail	A2	643,7	39,3	90/90-21	130/70-18	D280	D240	890	167	5.899

MITT

Jets Marivent
C/ Cerro de la Butrera, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid
www.jetsmarivent.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
50 RT Super	AM	50	3,1	3,5-10	3,5-10	D	D	760	93	1.995
50 Alpha	AM	49	3	3,5-10	3,5-10	D	D	760	92	1.995
50 XRS	AM	50	3	130/60-13	120/70-12	D	D	780	100	1.995
125 Urban	A1	125	9	80/90-14	90/90-14	D	T	765	104	2.195
125 Legrand	A1	125	11,4	130/60-13	130/60-13	D220	D220	800	127	2.995
125 Alpha	A1	125	8,5	120/70-12	120/70-12	D	D	760	108	2.195
125 XRS	A1	125	9,3	130/60-13	120/70-12	D220	D180	780	110	2.195
125 RT Super	A1	125	9	3,5-10	3,5-10	D	D	760	102	2.195
125 Scrambler 278	A1	125	9,5	110/90-19	120/90-16	D276	D220	840	133	2.995
125 DS Scrambler	A1	125	9	110/90-17	130/80-17	D267	D220	830	147	2.995
125 Legend	A1	125	9,5	110/90-17	130/80-17	D276	D220	785	136	2.845
125 GTS	A1	125	9	120/80-14	130/60-13	D	D	730	146	2.695
125 GT-Max	A1	125	11	120/80-14	130/70-13	D	D	805	145	3.395
125 ADV	A1	125	11,5	110/80-14	130/70-13	D220	D220	780	131	3.195
125 GP2	A1	125	14,5	110/70-16	140/70-16	2D299	D240	760	155	3.495
125 GP Limited Carbono	A1	125	12,5	110/70-17	150/70-17	2D299	D240	785	167	3.695
125 MB Custom	A1	125	10	120/80-17	150/70-17	D300	D240	680	155	2.995
125 MB Twin Custom	A1	125	14	120/80-17	140/70-17	D300	D240	680	164	3.845
125 TK Adventure	A1	125	10	110/90-17	130/80-17	D267	D220	820	192	2.995
301 Legend	A2	234	16,4	110/90-17	130/80-17	D276	D220	790	162	3.395
330 GTS	A2	276	26	120/70-15	140/70-14	2D	D	735	165	3.995
440 MB Custom	A2	389	38	120/80-17	140/70-17	2D297	D244	680	188	5.195
530 TT Adventure	A2	476	47	120/70-17	160/60-17	2D	D	800	196	7.095

MONTESA

Montesa - Honda
C/ Mar del Nord, 1. Pol. la Torre del Rector. Santa Perpetua de Mogoda. 08130 Barcelona • Tfno: 900204205
www.honda-montesa.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Cota 4Ride	A2	258,9	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-183	905	81	8.000
Cota 4RT 260R	A	259	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	73	7.790
Cota 4RT 301RR Race Replica	A	298	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	74	10.250
Cota 4RT 301RR	A	298	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	72	10.250

MOTO GUZZI

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
es.motoguzzi.it

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
V7 Stone	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	8.950
V7 Special Edition	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	9.950
V7 Special	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	203	9.500
V7 Stone Corsa	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	10.449
V9 Roamer	A-A2	853	65	100/90-19	150/80 B16	D-320	D-260	815	194	10.749
V9 Bobber	A-A2	853	65	130/90-16	150/80 B16	D-320	D-260	785	194	11.249
V9 Bobber Especial Edition	A-A2	853	65	130/90-19	150/80 B16	D-320	D-260	785	194	12.249
V85 TT	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	11.449
V85 TT Evocative Graphics	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	11.749
V85 TT Travel	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	12.999
V85 TT Guardia d'Onore	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	12.999
V100 Mandello	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	15.999
V100 Mandello S	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	18.499
V100 Mandello Aviazione Navale	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	17.499

MOTO MORINI

Moto Morini, S.r.l.
Via Beri, 24. 27020 Trivolzio (PV) • Tfno: +39 0382 193881
www.motomorini.eu

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	7.290
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	7.790
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	8.090
Seiemmezzo STR	A-A2	649	60	120/70-18	160/60-17	2D298	D255	810	200	7.290
Seiemmezzo SCR	A-A2	649	60	120/70-18	160/60-17	2D298	D255	810	200	7.590

MV AGUSTA

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.mvagusta.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
F3 R	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	19.198
F3 RR	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	165	26.969
F3 RC	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	165	28.320
Brutale R	A	798	112	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	175	16.759
Brutale RR	A	798	140	120/70 ZR17	180/50 ZR17	2F-320	D-220	830	175	20.120
Dragster R	A	798	112	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	17.199
Dragster RR SCS	A	798	140	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	22.499
Dragster RC SCS	A	798	140	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	24.999
Turismo Veloce R	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	191	19.529
Turismo Veloce Lusso SCS	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	199	24.449
Turismo Veloce RC SCS	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	199	25.700
Superveloce 800	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	23.765
Superveloce S	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	27.929
Superveloce 98	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	n.d.
Brutale 1000 RR	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	36.799
Brutale 1000 RS	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	29.299
Brutale 1000 RR Assen	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	n.d.
Rush 1000	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	49.799

ORCAL

Keeway Motor España, S.L
C/ Menorca, 39. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
benellimotor.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
SK01	A1	125	14,5	110/70-17	150/60-17	D300	D240	810	149	2.890
Sirio	A1	125	9,65	100/90-18	130/80-17	D 280	D 240	780	125	2.499
Sprint	A1	125	9,65	110/70-17	130/70-17	D 280	D 240	780	125	2.599

PEUGEOT

Peugeot Scooters España
C/ Puerto de Somport, 8. 28050 Madrid • Tfno: 91 3213669
www.peugeotscooters.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
E-Ludix	AM	Eléct.	3,4	80/80-14	100/70-14	D190	T110	811	77	2.820
Tweet 50	AM	49	3	90/80-16	90/80-16	D-226	T-130	800	100	2.545
Kisbee Active	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.095
Kisbee Streetline	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.265
Kisbee GT	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.215
Speedfight 4	AM	50	4	130/60-13	130/60-13	D-215	T-110	800	97	2.820
Django 50 Classic	AM	50	4	120/70-12	120/70-12	D-240	T-110	770	110	2.870
Django 50 Classic Sport	AM	50	4	120/70-12	120/70-12	D-240	T-110	770	110	2.920
Tweet 125	A1	124	10,2	110/70-16	110/70-16	D-226	D-226	770	120	2.695
Tweet 125 GT	A1	124	10,2	110/70-16	110/70-16	D-226	D-226	770	120	2.845
Django 125 Sport	A1	125	10,6	120/70-12	120/70-12	D-200	D-190	770	135	3.335
Django 125 Classic	A1	125	10,2	120/70-12	120/70-12	D-200	D-190	770	137	3.285
Pulsion Allure	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	5.025
Pulsion 125 Active	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	4.660
Pulsion 125 GT	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	4.880
Metropolis 400 SW	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	10.320
Meropolis GT	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	9.920
Metropolis 400 Allure	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	9.620
Metropolis 400 Active	B	399	35,6	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	256	9.020
XP400 GT	A2	400	36,7	110/70-17	160/60-15	D295	D240	815	231	8.395
XP400 Allure	A2	400	36,7	110/70-17	160/60-15	D295	D240	815	231	7.995
PM-01	A2	125	13,8	110/70-17	150/60-17	D280	D240	810	152	3.995

PIAGGIO

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.es.piaggio.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Zip 50	AM	50	2,8	100/80 R10	120/70 R10	D-175	T-110	750	89	2.199
Zip 50 S	AM	50	2,8	100/80 R10	120/70 R10	D-175	T-110	750	89	2.299
Piaggio 1	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	2.899
Piaggio 1+	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.399
Piaggio 1 Active	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.399
Piaggio 1 FCW Active	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.599
Liberty 50	AM	50	2,9	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	780	87	2.599
Liberty 50 S	AM	50	2,9	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	780	87	2.699
Liberty 125 S	A1	124	11	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	790	124	2.599
Medley 125	A1	124,5	14.9	100/80-16	110/80-14	D 260	D 240	799	136	3.299
Medley 125 S	A1	124,5	14.9	100/80-16	110/80-14	D 260	D 240	799	136	3.399
Beverly 300	A2	278	25,8	110/70-16	140/70-14	D 300	D 240	790	185	5.099

PRECIOS DE MOTOS NUEVAS

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Beverly S 300	A2	278	25,8	110/70-16	140/70-14	D 300	D 240	790	185	5.199
Beverly 400	A2	399	35,3	120/70-16	150/70-14	D 300	D 240	790	195	6.099
Beverly S 400	A2	399	35,3	120/70-16	150/70-14	D 300	D 240	790	195	6.199
MP3 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.099
MP3 Deep Black 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.199
MP3 Sport 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.299
MP3 400	B	399	35,3	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	785	257	10.499
MP3 Sport 400	B	399	35,3	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	785	257	10.999
MP3 Exclusive 530	B	530	44,1	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	790	280	12.999

RIEJU

Rieju, S.A.
C/ Borrassa, 41. Figueres. 17600 Girona • Tfno: 97 2500850
www.rieju.es

E-City 1,2kW	AM	Eléct.	1,6	110/70-12	130/70-12	D210	D170	780	82	3.199
E-City 3kW	AM	Eléct.	4,08	110/70-12	130/70-12	D210	D170	780	90	4.219
Nuuk Urban 6	AM	Eléct.	11,5	100/80-17	130/70-17	D280	D220	785	150	8.013
MRT 50	AM	50	n.d.	80/90-21	110/80-18	D-260	D-200	890	85	3.406
MRT 50 Pro	AM	50	n.d.	80/90-21	110/80-18	D300	D200	890	85	3.943
MRT 50 SM	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D-260	D200	870	85	3.406
MRT 50 SM Pro	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D300	D200	870	85	3.943
MRT 50 SM Trophy	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D300	D200	870	85	4.168
Marathon 125 Pro	A1	125	15	90/90-21	120/90-18	D300	D-200	896	112	5.070
Marathon 125 SM Pro	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-300	D-200	876	112	5.070
MRT 125 LC	A1	125	n.d.	80/90-21	110/80-18	D260	D200	896	112	3.968
MRT 125 SM LC	A1	125	n.d.	100/80-17	130/70-17	D260	D200	870	112	3.968
Tango 125i	A1	125	n.d.	90/100-19	120/90-16	D-260	D-200	830	109	3.569
Tango 125i Scrambler	A1	125	n.d.	100/80-17	130/70-17	D260	D200	830	109	3.690
Century	A1	125	n.d.	100/90-18	130/80-17	D280	D220	790	135	3.999
Aventura 125	A1	125	n.d.	100/90-18	130/80-17	D260	D240	780	138	4.199
Aventura 500	A2	500	n.d.	90/90-21	150/70-18	2D298	D240	840	190	7.709

ROYAL ENFIELD

Motorien, S.L.
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
www.royalenfield.com

Bullet 350 Standard Maroon	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Bullet 350 Standard Black	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Bullet 350 Black Gold	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.187
Meteor 350 Fireball	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.387
Meteor 350 Stellar	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.487
Meteor 350 Supernova	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.587
Hntr 350 Ash	A2	349	20,2	110/70-17	140/70-17	D300	D270	790	181	4.187
Hntr 350 Blue	A2	349	20,2	110/70-17	140/70-17	D300	D270	790	181	4.287
Classic 350 Halcyon	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.887
Classic 350 Dark	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.987
Classic 350 Signals	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.987
Classic 350 Chrome	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Scram 411 Graphite Red	A2	411	24,3	100/90-19	120/90-17	D300	D240	795	185	4.887
Scram 411 White Flame	A2	411	24,3	100/90-19	120/90-17	D300	D240	795	185	4.987
Himalayan Mirage Silver	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	4.987
Himalayan Pine Green	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	5.087
Himalayan Granite Black	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	5.087
Super Meteor 650 Black	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.247
Super Meteor 650 Green	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.447
Super Meteor 650 Red	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.747
Continental GT Rocker Red	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	6.987
Continental GT British Racing Green	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	6.987
Continental GT Slipstream Blue	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Dux Deluxe	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Apex Grey	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Mr.Clean	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.487
Interceptor Canyon Red	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.787
Interceptor Cali Green	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.787
Interceptor Black ray	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Barcelona Blue	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Black Pearl	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Sunset Strip	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Mark 2	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	7.287

SUZUKI

Suzuki Motor Ibérica, S.A.U.
C/ Carlos Sainz, 35. Leganés. 28914 Madrid
moto.suzuki.es

Address	A1	124	8,7	90/90-12	90/100-10	D	T	770	105	2.899
Avenis	A1	124	8,7	90/90-12	90/100-10	D	T	780	107	2.959
Burgman Street	A1	124	8,6	90/90-12	100/80-12	D	T	788	112	3.099
GSX-S 125	A1	125	15	90/80-17	130/70-17	D	D	785	133	4.115
GSX-R 125	A1	125	15	90/80-17	130/70-17	D	D	785	n.d.	4.565
Burgman 400	A2	400	29	120/70-15	150/70-13	2D260	D-210	755	218	7.675
V-Strom 650	A2	645	70	110/80 R19	150/70 R17	2D-310	D-260	835	214	7.975
V-Strom 650 XT	A2	645	70	110/80 R19	150/70 R17	2D 310	D 260	835	216	9.075
SV 650	A2	645	76,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F-290	D240	785	197	6.815
SV 650X	A2	645	76,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F-290	D240	760	197	7.615
GSX-8S	A-A2	776	82	120/70 ZR17	80/55 ZR17	2D	D	810	202	8.899
V-Strom 800 Tech	A-A2	776	83	110/80R19	150/70R17	2D	D	825	223	10.699
V-Strom 800DE	A-A2	776	83	90/90-21	150/70R17	2D	D	855	230	11.799
GSX-S 1000	A	999	152	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 310	D 250	810	207	13.515
Katana	A	999	152	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 310	D 220	n.d.	215	16.315
GSX-S 1000 GT	A	999	152	120/70ZR17	190/50ZR17	2D 310	D 240	810	226	16.015
V-Strom 1050 Tech	A	1.037	107	110/80 R19	150/70 R17	2D 310	D 220	855	236	15.999
V-Strom 1050DE	A	1.037	107	90/90-21	150/70 R17	2D 310	D 220	850	247	16.999
Hayabusa 25 Aniv.	A	1.340	190	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 320	D 220	800	264	21.875

SYM

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.sym.com.es

Jet 14	AM	49,5	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	T130	n.d.	99	2.499
Fiddle	AM	49,5	n.d.	110/70-12	120/70-12	D260	T110	n.d.	108	2.399
Symphony	AM	49,5	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	111	2.299
ADX 125	A1	125	12,3	120/70-13	130/70-13	D260	D233	810	138	4.299
Fiddle	A1	124,6	n.d.	110/70-12	120/70-12	D226	D220	n.d.	117	2.999
Jet 14 LC	A1	125	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	D220	n.d.	128	2.999
Jet X	A1	124,6	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	D220	n.d.	132	3.499
Symphony	A1	124,6	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	122	2.799
Symphony SR	A1	124,6	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	119	2.499
Symphony ST	A1	124,6	n.d.	110/70-16	120/80-14	D260	D240	n.d.	121	3.299
Joymax Z+	A1	124,9	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	171	4.499
Cruisym Alpha 125	A1	125	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	179	4.999
Joyride 300	A2	278,3	n.d.	120/70-15	140/70-14	F260	D240	n.d.	175	4.999
Cruisym Alpha 300	A2	278	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	196	5.799
Maxsym 400	A2	399	n.d.	120/70-15	160/60-14	2D275	D275	n.d.	229	6.999
Maxsym TL 508	A2	508	n.d.	120/70 R15	160/60 R15	2D275	D275	n.d.	214,5	9.499

TRIUMPH

Triumph Motorcycles España
C/ Cabo Rufino Lázaro, 14. Las Rozas. 28232 Madrid • Tfno: 902103823
www.triumphmotorcycles.es

Speed 400	A2	398	40	110/70 R17	150/60 R17	D300	D230	790	170	5.395
Scrambler 400 X	A2	398	40	100/90-19	140/80-17	D320	D230	835	179	6.095
Trident 660	A-A2	660	81	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D255	805	189	8.595
Tiger Sport 660	A-A2	660	81	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D255	835	206	9.695
Daytona 660	A-A2	660	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D220	810	201	9.995
Street Triple R	A	765	118	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D-220	825	168	10.795
Street Triple RS	A	765	123	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D-220	825	166	13.395
Tiger 850 Sport	A-A2	888	85	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	820	192	12.195
Tiger 900 GT	A-A2	888	95,2	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	810	194	14.195
Tiger 900 GT Pro	A-A2	888	95,2	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	810	198	16.195
Tiger 900 Rally Pro	A-A2	888	95,2	90/90-21	150/70R17	2F320	D255	850	201	17.195
Bonneville T100	A-A2	900	65	100/90-18	150/70 R17	D310	D-255	790	213	11.595
Speed Twin 900	A-A2	900	65	100/90-18	150/70 R17	F310	D-255	760	216	9.795
Scrambler 900	A-A2	900	65	100/90-19	150/70 R17	D310	D-255	790	203	11.295
Speed Triple 1200 RS	A	1.160	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F320	D-220	830	198	19.495
Speed Triple 1200 RR	A	1.160	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F320	D-220	830	199	21.400
Bonneville T120	A	1.200	80	100/90-18	150/70 R17	2D310	D-255	790	224	14.395
Bonneville T120 Black	A	1.200	80	100/90-18	150/70 R17	2D310	D-255	790	224	14.395
Bobber	A	1.200	76	130/90 B16	150/80 R16	2D310	D-255	690	237	15.995
Speed Twin 1200	A	1.200	100	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D305	D220	807	196	14.495

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Scrambler 1200 X	A	1.200	90	90/90-21	150/50 R17	2D310	D255	820	228	14.695
Scrambler 1200 XE	A	1.200	90	90/90-21	150/50 R17	2D320	D255	870	230	16.195
Thruxton RS	A	1.200	105	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D310	D-220	810	203	17.995
Speedmaster	A	1.200	78	130/90 B16	150/80 R16	2D310	D255	705	245,5	15.995
Tiger 1200 GT Pro	A	1.160	150	120/70 R19	150/70 R18	2F320	D282	850	245	22.845
Tiger 1200 GT Explorer	A	1.160	150	120/70 R19	150/70 R18	2F320	D282	850	255	24.795
Tiger 1200 Rally Pro	A	1.160	150	90/90-21	150/70 R18	2F320	D282	875	249	23.995
Tiger 1200 Rally Explorer	A	1.160	150	90/90-21	150/70 R18	2F320	D282	875	261	25.795
Rocket 3 Storm R	A	2.548	167	150/80 R17	240/50 R16	2D320	D300	773	291	26.395
Rocket 3 Storm GT	A	2.548	167	150/80 R17	240/50 R16	2D320	D300	750	294	27.195

UM

Multimoto Motor España, S.L.
C/ Velázquez, 46. 28001 Madrid • Tfno: 91 1018022
www.umiberica.com

Chill 50	AM	50	2,85	110/70-12	120/70-12	D190	T	805	96	1.990
Chill 125	A1	125	8,1	110/70-12	120/70-12	D190	T	810	112	2.285
Renegade Freedom	A1	124	12,2	110/80-17	140/80-15	D280	D240	770	173	3.880
Renegade Sport	A1	125	9,5	110/80-17	130/90-15	D-280	D-240	730	145	2.780
Renegade Classic	A1	124	12,2	110/90-16	140/90-15	D-280	D-240	770	176	3.860
Renegade Classic Deluxe	A1	124	12,2	110/90-18	140/90-15	D-280	D-240	770	176	4.170
Renegade Commando	A1	124	12,2	110/90-16	140/90-15	D-280	D-240	770	176	3.580
Renegade Vegas	A1	124	12,2	100/80-17	140/80-15	D-280	D-240	770	173	3.790
Scrambler X Café	A1	125	9,8	100/80-17	120/70-17	D280	D240	790	136	2.690
Xtreet	A1	125	12,2	110/60-17	140/60-17	D290	D220	800	133	3.390
DSR Adventure TT	A1	125	14,7	90/90-21	130/80-17	D-300	D218	815	136	3.970
DSR EX	A1	125	14,7	90/90-21	120/80-18	D-260	D218	910	124	3.699
DSR SM	A1	125	14,7	110/80-17	130/70-17	D-300	D218	880	124	3.699

VESPA

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.es.vespa.com

Primavera 50	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	3.999
Primavera 50 S	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.099
Primavera 50 Touring	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.299
Primavera 50 RED	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.199
Primavera 50 Mickey Mouse	AM	49	3,1	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.499
Sprint 50	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.099
Sprint 50 S	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.199
Primavera 125	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.999
Primavera 125 S	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.499
Primavera 125 RED	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.199
Primavera 125 Touring	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.299
Primavera 125 Pic Nic	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.799
Primavera 125 Color Vibe	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.099
Primavera 125 Mickey Mouse	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.499
Sprint 125	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.099
Sprint 125 S	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.599
Sprint 125 Justin Bieber	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	6.199
GTS 125	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	5.999
GTS Super 125	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.099
GTS Super 125 Tech	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.499
GTS Super 125 Sport	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.299
Elettrica 70	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.199
Elettrica	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	6.999
Elettrica RED 45	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.199
Elettrica RED 70	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.399
946 10 Aniv.	A1	125	11	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	12.000
GTS 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.999
GTS Super 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	7.099
GTS Super 300 Sport	A2	278	22,3	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.299
GTS Super 300 Tech	A2	278	22,3	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.499
GTV 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.499

VOGE

Onetron Motos
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
vogespain.es

ER10	A1	eléctrica	8,1	110/70-17	140/60-17	D280	D220	800	122	5.889
SR 1	A1	124,9	11,5	110/70-14	130/70-13	D240	D220	775	139	2.787
125 R	A1	124,8	15	110/70 R17	140/60 R17	D276	D220	795	136	2.887
SR4 Max	A2	349,8	28,5	120/70-15	150/70-14	2D265	D265	761	213	5.787
300 R	A2	292	28,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	2D-300	D-220	790	170	3.787
300 AC	A2	292	28,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	2D-300	D-220	790	170	3.787
300 DS	A2	292	28,5	110/80 ZR17	150/60 ZR17	D-300	D-220	821	170	3.987
300 Rally	A2	292	28,5	3,00-21	5,10-18	D-265	D-220	915	158	4.487
300 ACX	A2	292	28,5	110/70-17	150/60-17	2D300	D220	798	170	4.187
350 AC	A2	321,8	40,7	110/70-17	150/60-17	D298	D240	760	165	4.787
525 R	A2	494	47,6	120/70 R17	160/60 R17	D298	D240	785	198	5.287
525 AC	A2	494	47,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D298	D240	790	198	5.587
525 ACX	A2	494	47,6	110/80-19	150/70-17	2D-298	D-240	840	198	5.987
525 DSX	A2	494	47,6	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	830	190	6.187
650 DS	A2	652	47,5	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	820	219	7.187
650 DSX	A2	652	47,5	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	820	219	7.487

YAMAHA

Yamaha Motor España
C/ Montsia,1. Parc de Negocis Mas Blau. El Prat de Llobregat . 08820 Barcelona • Tfno: 93 5576000
www.yamaha-motor.eu

Neo's	AM	49	3,1	120/70-12	130/70-12	D-190	T-110	790	95	2.999
D'elight	A1	124	7,2	90/90-12	90/90-12	D-180	T-130	755	98	3.199
NMax 125	A1	125	12,2	110/70-13	130/70-13	D-230	D-230	765	127	3.499
Tricity 125	A1	125	12,2	90/80 - 14 (x2)	130/70-13	D	D	785	168	4.499
MT-125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-292	D-230	810	138	5.499
X-Max 125	A1	124	14,3	120/70-15	140/70-14	D267	D245	792	169	5.499
X-Max 125 Tech Max	A1	124	14,3	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	175	6.099
XSR 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D267	D220	815	140	4.999
XSR 125 Legacy	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D267	D220	815	140	5.499
R 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D292	D230	818	142	5.799
X-Max 300	A2	292	20,6	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	179	6.499
X-Max 300 Tech Max	A2	292	20,6	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	179	7.199
Tricity 300	B	292	20,6	120/70-14(x2)	140/70-14	D-267	D-267	795	239	8.999
MT-03	A2	321	42	110/70-17	140/70-17	D-298	D-220	780	168	6.399
R3	A2	321	42	110/70-17	140/70-17	D-298	D-220	780	169	6.799
TMax 560	A2	562	47,6	120/70R15	160/60R15	2D-267	D-282	800	218	13.990
TMax 560 Tech Max	A2	562	47,6	120/70R15	160/60R15	2D-267	D-282	800	218	16.299
R6 Race	A	599	129	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-220	850	189	14.099
R6 GYTR	A	599	118	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D220	850	190	19.649
MT-07	A	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	805	184	7.999
MT-07 Pure	A	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	805	184	7.499
XSR 700	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	835	188	8.499
XSR 700 Legacy	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	855	190	9.299
XSR 700 XTribute	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	855	186	8.999
Tracer 7	A-A2	689	73,4	120/70 R17	180/55 R17	2D 282	D 245	840	196	9.299
Tracer 7 GT	A-A2	689	73,4	120/70 R17	180/55 R17	2D 282	D 245	835	210	10.299
Ténéré 700	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	875	205	10.999
Ténéré 700 Extreme	A-A2	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	910	205	11.899
Ténéré 700 Rally Edition	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	895	203	12.599
Ténéré 700 World raid	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	890	220	13.099
Ténéré 700 Explore	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	890	219	11.799
R7	A-A2	689	73,4	120/70ZR17	180/55ZR17	2D-298	D-245	835	188	9.799
Tracer 9	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	810	214	12.499
Tracer 9 GT	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	810	220	15.099
Tracer 9 GT+	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	820	223	17.199
Niken GT	A	847	115	120/70 R15(x2)	190/55 R17	2D-298	D-282	820	267	19.599
MT-09	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	815	191	10.999
MT-09 SP	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	820	193	12.999
XSR 900	A-A2	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	830	197	11.999
XSR 900 GP	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	835	200	14.099
MT-10	A	998	165,9	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	835	214	17.999
MT-10 SP	A	998	165,9	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	835	214	21.399
R1	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	855	199	23.099
R1 GYTR	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	855	199	28.299
R1 M	A	998	200	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D-320	D-220	860	200	30.899

ZONTES

TurbiMot
C/ Noria, 11. Polígono Industrial del Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia
https://zontesmotos.es

D125	A1	124,7	14,55	100/80-R14	120/70-R14	D265	D265	748	148	3.787
M125	A1	125	14,5	100/80-R14	120/70-R14	D265	D265	748	148	3.787
G1-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.487
G1-125 X	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.687
G1-125 X LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.687
U125 LCD	A1	125	14,5	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	790	150	3.287
U1-125	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	790	150	3.507
U1-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	160	3.587
Z2-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.287
GK125	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	143	3.787
GK125 X	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	143	3.987
M310	A2	309	33,2	110/80-14	140/70-14	D265	D265	770	158	4.287
T2-310	A2	312	34,8	110/80 - R19	160/60 - R17	D-300	D-230	830	193	5.187
M350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	760	176	4.787
D350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	760	176	4.787
E350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	765	182	5.087
T350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	177	5.187
T350 X	A2	348	39,4	110/80 ZR19	160/60 ZR17	D320	D265	830	177	5.387
R350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	165	4.787
X350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	166	4.987
V350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	180/55 ZR17	D320	D265	765	174	4.987
S350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	180/55 ZR17	D320	D265	750	179	4.987
GK 350	A2	348	39,4	120/70 R17	160/60 R17	D320	D265	795	171	4.987

ÚLTIMA CURVA

ALL IN ONE

WDW2024
WORLD DUCATI WEEK
26th - 28th July/Misano, Italy
wdw.ducati.com

WORLD DUCATI WEEK

La firma de Bolonia ha confirmado la fecha para su mega evento de verano. La 12ª World Ducati Week se celebrará del 26 al 28 de julio en el Misano World Circuit. Serán tres días con ADN de carreras, experiencias de conducción, estrenos de nuevos productos, desfiles de motos, eventos nocturnos, encuentros con los pilotos y muchas otras iniciativas. Las entradas están ya a la venta en tickets.ducati.com y hay varios paquetes.

30º ANIVERSARIO RALLY EUROPEO H.O.G.

Más de 100.000 seguidores de Harley-Davidson y miembros del *Harley Owners Group* acudieron a la ciudad italiana de Senigallia, en la región de Le Marche, para celebrar durante tres días el 30º Aniversario del Rally Europeo H.O.G. La cifra contabiliza a más de 20.000 motoristas llegados de toda Italia, Europa y más allá, que convirtieron la ciudad en el paraíso de los fanáticos de Harley-Davidson. El próximo evento del calendario Harley-Davidson europeo es la European Bike Week, que se celebrará en el Lago Faak (Austria) del 3 al 8 de septiembre.

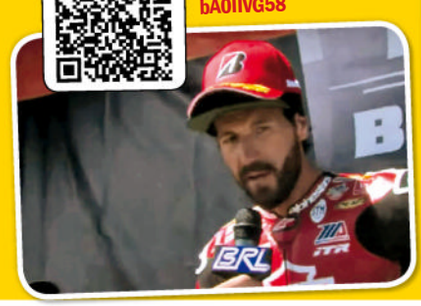
AFRICA TWIN MOROCCO EPIC TOUR

Honda ha confirmado las fechas para la V Edición de su Africa Twin Morocco Epic Tour, el evento para clientes de este modelo en España y Portugal. El escenario para poner a prueba a la Africa Twin de nuevo es Marruecos y se celebrará del 16 al 24 de noviembre. Las preinscripciones, a través de la web www.hondaredwingriders.com/es/epic-tour-2024/

VISTO EN INTERNET

RUBÉN XAUS, EN EE.UU.

A sus 45 años Rubén Xaus sigue dando guerra sobre una moto. Hace pocas fechas ganó una carrera de la *Bagger Racing League*. Aquí puedes ver la cita completa.
https://youtu.be/i_bA0IIVG58

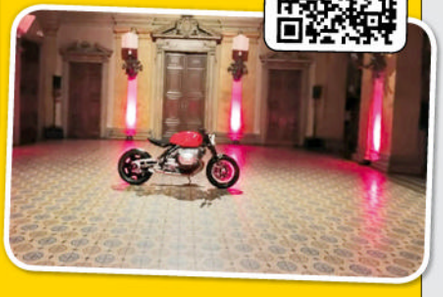


CANEPA Y RAZGATLIOGLU

¿Que cómo se divierten los pilotos de élite? Pues así, con unas vueltecitas a toda pastilla en un circuito.
https://youtu.be/IaOmJqAmaUY

BMW R20 CONCEPT

Puede que sea la próxima gran estrella del catálogo BMW Motorrad. De momento es únicamente un prototipo concept, pero cuando el río suena...
https://youtu.be/yrRqTkURwfA



motos 2000

DIRECTOR
Alejandro Méndez
(amendez@grupov.es)

DIRECTOR DE PUBLICIDAD
Carlos Martín
(cmartin@grupov.es)

MAQUETACIÓN
Luis Montero

FOTOMECÁNICA
Carlos Esteso y Roberto del Barco

SECRETARIA DE REDACCIÓN
Elena García

COLABORAN EN ESTE NÚMERO
Redacción
Jesse Mach, Luis López Lozano, Carlos Larreta y José Armando Gómez

Fotografía
Israel Gardyn y Paloma Soria
Banco de imágenes
Shutterstock

GRUPO V

EDITOR
Martín Gabilondo Viqueira

DIRECTOR COMERCIAL
Sergio Herráez

DIRECTOR DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN
Martín Gabilondo Sánchez

DIRECTORA FINANCIERA
María Pérez Acín

DIRECTOR DE ARTE
Javier Corral

REDACCIÓN, PUBLICIDAD Y SUSCRIPCIONES
suscripciones@grupov.es
c/ Valportillo Primera, 11
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 662 21 37
Fax 91 662 26 54
www.grupov.es

E-MAIL
motos@grupov.es

IMPRIME
Rotocobrhi

DISTRIBUYE
S.G.E.L. Avda. Valdelaparra, 29
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 657 69 00

DEPÓSITO LEGAL
M-25881-2014

PUBLICACIÓN CONTROLADA POR

NOTA
Las opiniones, notas y comentarios son responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V. Canarias: 3,14 euros (Sobretasa aérea).

¡Ya en tu quiosco!

EL AUTOMÓVIL SIN SECRETOS
EN LA MEJOR REVISTA

SOLO 1'99 €

Y ADEMÁS...
REGALO
SUPLEMENTO ESPECIAL
COMERCIALES

Una publicación de
GRUPO V
www.grupov.es

ENCUENTRA TU COCHE EN LA GUÍA DE PRECIOS MÁS COMPLETA Y ACTUALIZADA

Las montañas te llaman

Es hora de redescubrir la Transalp; una moto tan versátil que se niega a ser etiquetada. Una moto que huye de lo establecido para convertirse en una auténtica todoterreno. La Transalp regresa con un nuevo motor de 755 cc. Sus cinco modos de conducción, su chasis ligero y su bastidor de acero en forma de diamante la convierten en la elección perfecta para cualquier entorno, desde autovías o carreteras hasta los caminos de montaña más espectaculares. Su original y marcado estilo aventurero junto con su excepcional confort de marcha, tanto sentado como de pie, hacen de la Transalp una moto inigualable para el turismo de aventura. Tanto en expediciones por cada rincón de Europa como en tu rutina diaria, la Transalp puede con todo.

The Power of Dreams.